

## ŽESNAD je dobrý vzor

V polovině ledna proběhla médií zpráva o založení nového profesního sdružení – Svazu osobních železničních dopravců. Jeho zakládajícími členy jsou České dráhy, Regio Jet, Arriva a AŽD Praha. Zatímco první tři subjekty patří k největším hráčům v osobní dopravě na české železnici, posledně jmenovaný subjekt je v tomto oboru poměrně nový. Zároveň je však i vlastníkem železniční infrastruktury. Pro úplnost můžeme dodat, že v České republice existuje ještě jedna podobná organizace, kterou je Sdružení železničních dopravců. To však zastřešuje spíše menší dopravce provozující turistické vlaky. Základními úkoly nového Svazu jsou tlak na Správu železnic týkající se rozsáhlé výlukové činnosti, snaha zvýšit podíl železnice na přepravě osob v České republice a v neposlední řadě i zapojení se do tvorby legislativy a dopravní politiky státu. Z deklarovaných cílů nového Svazu je zřejmé, že ztotožnění se s jazykem bylo zcela jistě sdružení ŽESNAD.CZ, které má již 26 členů – významných nákladních dopravců. Za téměř šest let existence se stalo subjektem respektovaným nejen ze strany Správy železnic, ale samozřejmě i statní správy. Zbývá už jen věřit, že obě sdružení se při své činnosti nedostanou do sporu. Zájmy osobních i nákladních dopravců totiž ne vždy bývají totožné.

Michal Roh



Z důvodu nepřetržité výluky mezi stanicemi Police nad Metují a Teplice nad Metují musely být v říjnu loňského roku manipulační vlaky obsluhující tarifní body v Broumovském výběžku vedeny odklonem po „lokálce“ Teplice nad Metují – Trutnov. I v letošním roce bude provoz našich vlaků výrazně ovlivněn rozsáhlými výlukami po celé České republice a ke slovu tak možná přijdou i podobná netradiční řešení.

Foto: Tomáš Ságner

# Cargovák v roce 2022

## OBSAH

### 03

#### Přepravy kalamitního dřeva na Liberecku

ČD Cargo se ve velké míře podílí na likvidaci následků kůrovcové kalamity, která již řadu let sužuje naše lesy. Článek přináší zajímavé informace z organizace přeprav na Liberecku.



### 06

#### Přeprava historických vozů

V neděli 14. listopadu projel Českou republikou od jihu k severu vlak s historickými vozidly. Na zajištění této zajímavé přepravy se podílelo i ČD Cargo.



První číslo interního magazínu ČD Cargo spatřilo světlo světa v září roku 2009. O tom, že se bude jmenovat Cargovák, rozhodli jeho čtenáři v anketě. Tuto anketu lze také považovat za počátek aktivní spolupráce čtenářů magazínu s jeho tvůrci. Od té doby uplynulo již více než deset let a rozšířil se samozřejmě i počet a možnosti dalších kanálů, které jsou ke komunikaci se zaměstnanci využívány. Mám tím na mysli především Facebook nebo Twitter.

Přesto má Cargovák stále svoji nezapomenutelnou pozici, jak v tištěné, tak v elektronické podobě a jeho vydáváním se stále naplňují slova tehdejšího generálního ředitele Josefa Bazaly o tom, že zaměstnanci mají právo na informace o dění ve společnosti. Cargovák je dnes k dispozici v tištěné i elektronické verzi. Mimochodem rozhodnutí o zveřejňování Cargováku na našich internetových stránkách se velmi brzy ukázalo jako správné a přineslo mnoho nových čtenářů. K těm se dnes řadí nejen zaměstnanci ČD Cargo, ale i dceřiných společností, studenti dopravních škol, naši obchodní partneři a další zájemci o železniční dopravu.

V loňském ročníku jsme čtenářům představili fungování všech jednotek organizační struktury ČD Cargo s jednou výjimkou. Tou je generální ředitelství. Napravíme to v letošním roce, kdy bychom vám formou krátkých článků chtěli přinést informace o činnosti jednotlivých odborů GŘ. A tím se dostáváme k tomu, co vás na stránkách Cargováku v letošním roce čeká. I nadále



bychom titulní stranu chtěli věnovat rozhovorům se zajímavými osobnostmi nejen z řad manažerů ČD Cargo, ale celého dopravního odvětví.

Nežijeme ve vzduchoprázdnu, proto činnost ČD Cargo bude i v letošním roce ovlivňovat celá řada faktorů. Kromě zatím nekončící pandemie Covid-19 to bude především růst vstupních nákladů, zejména elektrické energie, který prověří stabilitu naší společnosti. Naplnit musíme i ambiciózní stanovený plán tržeb z přepravy zboží, což nebude možné bez značného úsilí jak našich obchodních manažerů, tak samozřejmě provozních zaměstnanců, kteří nasmlouvané obchodní případy realizují. Zcela jistě nás ovlivní i „zelená vlna“ nebo chcete-li Green deal. Budeme pokračovat v investicích do vozidlového parku i do zázemí pro zaměstnance. Chceme zvýšit tržní podíl



na zahraničních trzích, kde je o nás stále více slyšet. To vše jsou věci, o kterých chceme naše čtenáře průběžně informovat. Publikací článků o úspěšně odjetých přepravách chceme jednak poděkovat našim zaměstnancům za jejich bezproblémovou realizaci a zároveň ukázat, že jsme pro naše zákazníky spolehlivým partnerem, který dokáže zajistit i sebesložitější přepravy. Průběžně vás také budeme informovat o dění v dceřiných společnostech nebo pobočkách. V neposlední řadě se musím zmínit o projektech, které v ČD Cargo probíhají. Téměř všech zaměstnanců se dotýká projekt MOMIS, jehož implementaci jsme se již věnovali v loňském roce, ale je potřeba informovat i o dalších projektech. Magazín Cargovák je pro tuto prezentaci ideální platformou. Chybět samozřejmě nebudou ani volnočasové články zaměřené na historii,



resp. proměny naší železnice a rádi bychom se také vrátili k osvědčeným cestopisům. Snad již epidemická situace v letošním roce umožní vychutnat si cestování ve větší míře bez výraznějších omezení a i vy se s námi o nějaké cestovatelské zážitky podělit. Tím jsem se mimoděk dostal k oné, v úvodu zmíněné aktivní spolupráci mezi redakcí a čtenáři. Za těch více než deset let existence Cargováku jsme získali celou řadu nových příspěvatelů. Rádi bychom však jejich počet dále rozšířili. Uvítáme zajímavé postřehy z provozu i třeba informace o plánovaných akcích apod. Nemusíte mít strach, že se váš příspěvek do Cargováku nebude hodit, využít je možné ho třeba na sociálních sítích. Budeme rádi i za vaše další náměty a připomínky.

Michal Roh

# Kůrovec na Liberecku v loňském roce

Podobně jako předchozí roky, byl i rok 2021 ve znamení přeprav kalamitního dřeva poškozeného lýkožroutem smrkovým. Bohužel i přes prognózu, jež v loňském roce počítala s vyrojením pouze dvou generací, neboť chladnější a deštivé počasí kůrovci moc nepřeje, v řadě lokalit tento parazit zdecimoval velkou část lesních porostů. Tak je tomu například na Liberecku. V roce 2021 zde bylo v plánu vytěžit 775 000 m<sup>3</sup> dřeva což je 129 % těžby roku 2020. Nejvíce postižené je okolí České Lípy a Ještědu. Nemálo škod zanechalo také řádění bouřek, které poškodily lesy například kolem Harrachova. A jen pro zajímavost – současný stav holin v libereckém kraji dosahuje 1 298 hektarů.

Na odvozu poškozeného dřeva se podílí více dopravců, mnohdy je trasy vlaků potřeba operativně přizpůsobovat aktuálním potřebám zákazníků. Celý tento proces poměrně značně komplikuje stav modernizované infrastruktury, která v době přípravy projektů nepočítala s jakýmkoliv zvýšením nákladní přepravy. Názornou ukázkou je železniční trať z Liberce do Tanvaldu s odbočkou do Josefova Dolu. Na této trati obsluhuje pravidelný manipulační vlak stanici Jablonec nad Nisou, kde probíhá nakládka železného šrotu, případně i dřeva a nákladíště Nová Ves nad Nisou, kde naopak probíhá vykládka uhlí pro místní maloodběratele. Při případné obsluze Josefova Dolu nelze zaručit včasný návrat zálohy zpět do Liberce do cca 13 hodin. Hned první problém vzniká ve stanici Josefův Důl, kde je stanice sice po modernizaci, ale veškeré úkony je nutno provádět místně, což posun značně prodlužuje. Dalším velmi omezujícím faktorem je silná taktová osobní doprava, kdy při setkání s osobním vlakem v Josefově Dole je nutno nákladní vlak odstavit na manipulační kolej za výkolejku, aby byl umožněn vjezd osobního vlaku na jedinou možnou dopravní kolej. Velmi úzké dopravní hrdlo je ve směru Liberec, kdy je nutno s nákladním vlakem do cílové stanice dojet nejpozději do

13 hodin, neboť další volná kapacita infrastruktury pak umožňuje průjezd nákladního vlaku až v podvečerních hodinách. Z těchto důvodů je obsluha Josefova Dolu vedena primárně v nočních hodinách, nicméně v sobotu, kde je počet osobních vlaků na této dráze zredukovaný, lze využít i trasu v dopolední době, čímž se celkem spolehlivě povede přistavit a zároveň odsunout naložené vozy z lokálky.

Téměř totožný stav je i na další dráze vedoucí z Liberce do Hrádku nad Nisou. Současný jízdní řád osobní dopravy umožňuje vedení nákladního vlaku ve směru Chrastava buďto v dopoledních hodinách, což se zpravidla využívá v sobotu, nebo až v pozdním odpoledním čase cca v 16:50 hodin. Jelikož během srpna došlo opakovaně k vyčerpání kapacity ve stanici Chrastava, což bylo mimo jiné zapříčiněno i obsazením stanice dopravcem IDS Cargo, který zde realizoval nakládku ucelené soupravy dřeva na vývoz, bylo nutno použít pro další nakládku dřeva i sousední stanici Hrádek nad Nisou. Ta disponuje poměrně dlouhou mani-



Dne 7. srpna 2021 se podařilo v denní době vyfotografovat manipulační vlak v Josefově Dole s „elektronikem“ 743.010.



743.007 při posunu na manipulačním místě v železniční stanici Hrádek nad Nisou

pulační kolejí se zpevněnou plochou, nicméně stav infrastruktury umožňuje vedení nákladního vlaku z Chrastavy v 17 hodin nebo až po 19. hodině, a to

ještě za předpokladu, že se celý úsek musí projet za pouhých cca 13 minut. Premiérové jízdy do Hrádku nad Nisou se jako první zhostil „elektronik“

743.007, posléze následoval stroj čísla 743.010, 743.002, 743.001 a nakonec i dvojice 742.170+422.

Poslední trať, kterou v tomto článku zmíníme, je dráha směr Frýdlant v Čechách a Nové Město pod Smrkem. Zdejší oblast třikrát týdně obsluhuje pravidelný manipulační vlak Mn 84000/84001. Nakládka dřeva probíhá ve všech železničních stanicích, vyjma Řasnice. Zájezd do Višňové byl v první polovině roku 2021 velmi sporadický, ale od srpna bylo možné v těchto končinách „manipulák“ potkat minimálně 1x za týden. Rozmanitě je nasazení hnacích vozidel na tento výkon. Turnusově je zde plánována řada 743 z dvoudenního libereckého oběhu. Reálně se však může stát, že „elektronik“ nastoupí do čela vlaku do Polska a naopak uvolněné dvojice „katrů“ přejde do čela Mn vlaku. V případě, že je

dvojice potřeba i na ucelenou soupravu do Zawidowa, lze na „manipulák“ nasadit i dvojice lokomotiv řady 742, které je v Liberci velmi častým hostem z důvodu realizace různých mimořádných přeprav.

Jelikož jde kůrovec v Liberecku do své kulminace, velmi často probíhá nakládka dřeva i v Křižanech a výhledově se počítá i s Rynolticemi. Obsluha obou stanic je naplánována protažením manipulačního vlaku z Liberce-Horního Růžodolu, kdy zátěž z Ostašova do Liberce svezí vlakové hnací vozidlo, zatímco postrkové přejde právě na Mn směr Křižany, resp. podle potřeby až do Brniště. Tohle vozební rameno bylo během roku 2021 ve své podstatě asi ze všech tratí na Liberecku nejslabší a uvidíme, co přinese současný grafikon.

Text a foto: NT



Řádně dřevem „vypakovaný“ pravidelný Mn 84001 Nové Město pod Smrkem – Liberec s vlakovou 743.007 a postrkovou 743.010 nedaleko Raspenavy. Důvod nasazení postrku místo obvyklé dvojice lokomotiv byl prostý, 743.007 byla nasazena na pravidelný spoj ČD Cargo, zatímco 743.010 naopak na mimořádné přepravy šterku z dopravní Řasnice.



Nestává se často, že do Nového Města pod Smrkem zavítají „katry“. Horkého letního odpoledne 18. června 2021 připadl tento výkon na dvojici 753.758+764. Na fotografii Mn 84001 v dopravně Řasnice.

## Personální změny ve společnosti

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 356. zasedání konaném dne 25. května 2021 přijalo usnesení č. 3583/2021 a schválilo:

- ke dni 31. prosince 2021 odvolat Ing. Přemysla Páska z pracovní pozice ředitele Střediska oprav kolejových vozidel (SOKV) České Budějovice,
- s účinností od 1. ledna 2022 obsadit do pracovní pozice ředitele Střediska oprav kolejových vozidel (SOKV) České Budějovice pana Jana Kořínka.

# Přeprava historických vozidel z Českých Velenic

V neděli 14. listopadu projel Českou republikou od jihu k severu mimořádný vlak. Mimořádný hned z několika úhlů pohledu. Jednalo se totiž o přepravu patnácti osobních vozů různého původu, účelu a roku výroby, a také opláštěvané parní lokomotivy DR 01 1102 z roku 1939. Tato historická vozidla byla do dílen v Českých Velenicích přepravena již na podzim roku 2013 za účelem opravy, ale po uzavření dílen v roce 2014, resp. krachu jejich majitele, firmy Legios, zde zůstal deponovaný velký počet různých historických vozidel, vesměs zahraničních majitelů.

Vozidla jsou vzhledem k mimořádně složité právní situaci kolem dílen „vysvobozována“ jen velmi pomalu a větší odvozy jsou realizovány až v poslední době. Tuto konkrétní listopadovou přepravu zajistila firma Railway Capital (RC), vlastněná Janem Šatavou, ve spolupráci s ČD Cargo. Přeprava probíhala tak, že nejprve byla všechna vozidla v sobotu převezena ve vlastní režii firmy RC z Českých Velenic do Veselí nad Lužnicí, a to na dvě části, vždy tažené vlastní lokomotivou 720.097. Ve Veselí nad Lužnicí byla pak spojena do

jedné soupravy a lokomotivou ČD Cargo 363.525 v neděli 14. listopadu odvezena do Děčína hlavního nádraží, kde počkala na ukončení nepřetržité výluky na síti DB Netz u Bad Schandau. Poté byla předána soukromému dopravci Hector Rail, který tato unikátní vozidla přepravil německým majitelům.

Nejzajímavějším přepravovaným vozidlem byla samozřejmě výše zmíněná parní lokomotiva 01 1102. Jedná se o jednu z pětadesáti lokomotiv řady, označované jako 01.10 a vyráběné v letech 1939 a 1940. Sériovou výrobu opláštěvané parní rychlíkové lokomotivy si vynutilo zvyšování rychlosti a hmotnosti rychlíků na německé síti, jejichž vozbu již nebylo možno zvládat parními lokomotivami tradiční stavby. Původní plány počítaly s dodávkou čtyř set strojů této řady, přičemž v roce 1939 jich bylo závazně u několika výrobců objednáno 204. Ovšem v září 1939 vypuknuvší druhá světová válka stanovila německému průmyslu i železnici zcela jiné priority, a lokomotiv bylo nakonec postaveno jen pětadesát, označených jako 01 1001 a 1052 – 1105. Lokomotivy byly postupně dodány do několika výtopen

v celém tehdejší Německu, ale v roce 1944 byly všechny staženy do jeho západní části. Dle dostupných informací zde válku přečkaly všechny vyrobené stroje, které byly po různých úpravách zařazeny do provozu u nově vzniklých DB. Později byly některé z nich rekonstruovány na olejové vytápění a v roce 1968 přeznačeny na řadu 011 (uhelné), resp. 012 (olejové vytápění) při zachování původních inventurních čísel. Vyřazovány byly postupně až do roku 1975, čili se dočkaly samotného konce parního provozu u DB. Do dnešní doby se dochovalo deset těchto strojů, přičemž jedním z nich je i 01 1102.

Lokomotiva byla z technických a provozních důvodů řazena v transportu jako předposlední, obklopena početnou skupinou různých rychlíkových vozů. Jejich část je opatřena nátěry některých luxusních vlaků *Rheingold* a *Orient Express*, nicméně se ale nejspíše nejedná o autentické exempláře a jejich původ je spíše mezi vozy někdejší společnosti *Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL)*. Zbytek soupravy tvořily vozy novodobějších konstrukcí původem od DB i DR.

Text a foto: Martin Boháč



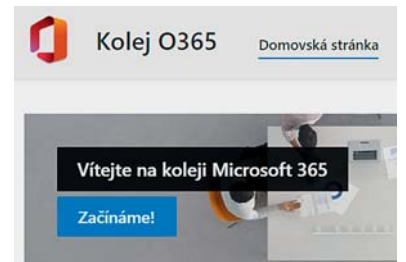
Konvoj historických vozidel, tažený lokomotivou 363.525 ČD Cargo, vjíždí v pošmournou podzimní neděli 14. listopadu 2021 do stanice Praha-Malešice.

## Projekt MOMIS (6.) První úspěchy

S koncem roku 2021 se projektovému týmu podařilo zrealizovat první plnohodnotné migrace tzn. převedení uživatele a jeho počítače do nové domény, nainstalování Microsoft Office 365 na počítače uživatelů a zmigrování poštovní (Exchange) schránky (mailbox) z interního IT prostředí ČD Cargo do tzv. cloudu. Máme tak již prvotní množinu uživatelů, kteří mohou užívat všechny přínosy plynoucí z prostředí O365 včetně takřka neomezené e-mailové schránky (což pro spoustu uživatelů bude velmi vítaný benefit). Nicméně je důležité zdůraznit, že nikoliv jediný.

Všechny relevantní přínosy budou komunikovány v rámci adopční kampaně a s ní souvisejících školení. V polovině prosince zatím proběhlo celodenní pilotní školení k MS Teams pro vybrané uživatele O20 a O26 a musíme konstatovat, že obdržené informace byly velmi rozsáhlé. Věříme, že pro většinu uživatelů bude zajímavé, že MS Teams není nástrojem pouze pro videokonferenci, ale přináší vyšší přidanou hodnotu pro spolupráci a komunikaci interně napříč společnostmi a současně i směrem ven k „třetím stranám“. Projektový tým bude proto s dodavatelem dále opakovat obsah a rozsah plánovaných školení tak, aby nové informace bylo možné ještě efektivněji využít v praxi. Současně je připravována webová platforma, na které bude v nejbližší době možné začít získávat konkrétní informace k možnostem práce v prostředí Microsoft Office 365. Stránky jsme nazvali „Kolej O365“ a jsou zatím ve výstavbě, nicméně zvidavým zájemcům, kteří se obrátí na projektový tým, můžeme poskytnout příslušný odkaz.

Ale zpět k migraci uživatelů. Zatím tedy máme kompletně ověřen proces standardní migrace pro situace 1 uživatel = 1 uživatelský (doménový) účet



= 1 počítač. Proto v lokalitě Lighthouse plánujeme nad rámec pilotního projektu akcelarovat proces migrace tak, aby ideálně v horizontu února 2022 bylo kompletně dokončeno. Z pohledu harmonogramu projektu bude od ledna zahájen proces pilotní migrace pro další vybrané lokality, konkrétně se jedná o Prahu-Radotín, Kolín, Čáslav a Kutnou Horu. V tomto kontextu doladujeme problematiku opouštění tzv. „sdílených účtů“ a aspekty migrace „sdílených poštovních schránek (mailbox)“, které jsou právě hojně využívány na provozních pracovištích.

Další oblastí, kde začínají být viditelné první přínosy (zatím pro zainteresované uživatele z IT odborů) je nový Sharepoint. Aktuálně připravujeme prostředí pro tzv. liniové prostory, kam je záměr přesunout data ze stávajícího Sharepoint 2010 do prostředí Sharepoint on-line včetně nahrazení populárního „účka“. Tato činnost bude probíhat ve spolupráci s příslušným zástupcem každého odboru.

Rok 2022 tak zahajujeme pokračováním v loňském roce zahájené projektové činnosti. Věříme, že v horizontu prvního čtvrtletí naplníme projektový plán a zejména, že prvotní výsledky se již začnou konkrétně a pozitivně dotýkat koncových uživatelů. Proto se prosím neváhejte obrátit na [momis@cdcargo.cz](mailto:momis@cdcargo.cz). V případě jakýchkoli dotazů jsme vám k dispozici.

S přáním všeho dobrého  
v roce 2022,  
Projektový tým MOMIS

## Rail Freight Forward

Koalice Rail Freight Forward (RFF), sdružující významné evropské železniční nákladní dopravce, si klade za cíl zvýšit modální podíl železniční nákladní dopravy v Evropě ze současných 18 % na 30 % do roku 2030. Těto iniciativě, jíž je součástí i ČD Cargo, se podařilo v uplynulých dvou letech s dalšími partnery vyjednat opatření pro zmírnění dopadu pandemie Covid-19 například ve formě snížení či odpuštění poplatku za dopravní cestu.

Úspěšnost plnění na evropské úrovni deklarovaných cílů závisí i na jednotlivých národních vládách. V tomto směru proto například Rakousko od roku 2023 zakázalo vozit po silnici odpad o hmotnosti více než 10 tun při přepravách nad 300 kilometrů, přičemž postupně se bude tato hranice snižovat až na 100 km v roce 2026. Dalším úspěšným národním příkladem je belgická platforma „Rail Roadmap 2030“, která si klade za cíl zdvojnásobit objem železniční nákladní dopravy do roku 2030 a jež sdružuje všechny zainteresované subjekty. V závěru minulého roku

zveřejnila koalice RFF řadu edukativních videí. Nejvýznamnější z nich, přibližně dvouminutový snímek, představuje železniční nákladní dopravu jako klíčový prvek při řešení současných klimatických i společenských problémů Evropské unie a zobrazuje 5 hlavních modernizačních prvků, kterými se v následujících letech bude toto odvětví ubírat. Konkrétně jde o digitalizaci všech procesů i řízení kapacit, ERTMS, autonomní provoz vlaků a digitální automatické spřáhlo. Cílem plánovaných opatření je vytvořit jednotnou, hranicemi neomezenou, rychlou, jednoduchou a flexibilní logistickou páteř Evropy, která přinese prospěch všem jejím obyvatelům. Video můžete zhlédnout na tomto odkaze:



# Padesátá léta na „Heřmaničce“

První železnici, která dosáhla Frýdlantského výběžku, byla trať Liberec – Frýdlant – Seidenberg (dnešní polský Zawidów) dokončená společností Jihoseveroněmecké spojovací dráhy 1. července 1871.



Dalšího budování železnic ve Frýdlantském výběžku se na počátku devadesátých let 19. století ujímá společnost Frýdlantských okresních drah, která postupně předává do provozu dráhu z Raspenavy do Bílého Potoka pod Smrkem (3. května 1900), z Frýdlantu do Jindřichovic pod Smrkem s napojením k pruské hranici (2. srpna 1902) a také dráhu z Frýdlantu do Heřmanic. Nás bude zajímat právě poslední zmíněná dráha, mezi železničními historiky a cestovateli nazývána hovorově Heřmanička. Její projektant, berlínský



Výprava osobního vlaku z nástupiště bývalého úzkorozchodného nádraží Frýdlant-místní dráha. Ve staniční budově v pozadí sídlilo až do roku 1925 provozní ředitelství Frýdlantských okresních drah. Stroje U 37.0 byly pro tuto trať v padesátých letech 20. století typické. Ve Frýdlantském výběžku jsme se mohli setkat s lokomotivami U 37.008, 009 a krátce i s U 37.002.



Na začátku 20. století zahájil Johann Menzel těžbu čediče v kamenolomu u Heřmanic. Těžba, kterou rozšířila firma Schupich, pokračovala intenzivně i po znárodnění závodu v roce 1948 – pod hlavičkou národního podniku Severokámen. V Heřmanicích-zastávce byla pro nakládku kamene postavena vyvýšená překládková rampa, ke které odbočovala zprvu kusá, později oboustranně zaústěná manipulační kolej. Unikátní snímek zachycuje překládku vytěženého kamene z výsypných vozíků polní drážky do normálněrozchodných nákladních vozů naložených na podvalnicích. Obsluha nákladíště byla prováděna dvakrát denně. Lokomotiva přistavila většinou 6 prázdných nákladních vozů k rampě a po jejich naložení je nadvakrát vyvezla do vrcholové a úvratové stanice Dětrichov, odkud znovuspojený vlak odjel do Frýdlantu. Nakládka v lomu byla ukončena v roce 1963.



Stroj T 36.001 ČSD manipuluje s normálněrozchodným vozem naloženým na podvalový vůz řady Rf 6. Výše uvedenou lokomotivu vyrobila firma Gmeidner a ve Frýdlantu sloužila na posunu do dubna 1953. Novější motorové lokomotivy řady TU 47.0 se zde objevily v červenci 1958. Zpočátku zajížděly na trať podvalníky saských drah, v roce 1904, kdy byla postavena podvalníková jáma ve Frýdlantu, zakoupily FOD podvalníky vlastní. V padesátých letech bylo pro potřeby nákladní dopravy k dispozici 19 podvalových vozů převážně typu Rf 6.

vrchní železniční inženýr ve výslužbě Fr. Reimherr, ji navrhl jako úzkorozchodnou s rozchodem 750 mm typickým pro saské tratě a náklady na její výstavbu vyšlil na 442 000 zlatých. V Heřmanicích se měla napojit na úzkorozchodnou trať vedoucí přes Markersdorf (Markocice v dnešním Polsku) a Reichenau (Bogatynia) do Zittau. Provoz byl zahájen 25. srpna 1900, jeho zajištěním byla na základě provozní smlouvy z roku 1899 pověřena berlínská firma Bachstein. K 1. lednu 1925 převzal dráhu do svého provozu stát. Důvodem byl jak rostoucí finanční schodek, tak citlivost národnostní otázky ve Frýdlantském výběžku nebo existence několika významných hraničních přechodů. Rok 1938 byl stejně jako v dalších pohraničních oblastech problematický i na Frýdlantsku – stupňovaly se útoky a provokace německých ordnerů. Situace vyvrcholila odstoupením pohraničí, které pro úzkorozchodku znamenalo návrat pod německou správu. Ani poválečné období nepředstavovalo stabilizaci provozních poměrů. Již v roce 1945 byla ukončena mezinárodní doprava, 22. září 1947 došlo k zastavení osobní dopravy na celé trati mezi Frýdlantem a Heřmanicemi. Dráha s atypickým rozchodem měla být předána národnímu podniku Severočeský průmysl kamene (Severokámen). Stále však sílil tlak místního obyvatelstva na obnovení osobní dopravy. Téměř desetiletá snaha byla zvršena 14. července 1957, kdy se po trati opět rozjely osobní vlaky. Bohužel pouze na necelých 20 let. V roce 1964 došlo k zastavení nákladní dopravy, osobní byla pro špatný technický stav tratě zastavena 13. ledna 1976. Tolik pár historických informací. Podrobnější historie této dráhy byla zpracována v řadě článků a publikací. My si prostřednictvím několika zajímavých fotografií přiblížíme provoz na „Heřmaničce“ v padesátých letech minulého století.

Text: Michal Roh  
Foto: Státní oblastní archiv Praha



Přijímací budova ve stanici Dětrichov. Do této tříkolejné úvratové stanice bylo vlakem dopravováno uhlí a řepné řízky; odváželo se dřevo. Jedna kusá manipulační kolej vedla ke skladišti firmy Preibisch (po znárodnění firma Elitex).



Československo-polská hranice u Heřmanic. Tudy projížděly v únoru 1945 zvláštní vlaky s utečenci a raněnými. 2. května tady byla osobní doprava zastavena a k jejímu obnovení došlo až 12. května téhož roku. Ne však na dlouho – 22. června obsadila přílehlou oblast polská armáda, což znamenalo definitivní zastavení přeshraniční dopravy.



Výtopna ve Frýdlantu o třech stáních byla společná pro úzko- i normálněrozchodné stroje FOD. Nejdlejší kolej se dvěma rozchody byla prodloužena až na další stání v dílně. Technickou zajímavostí frýdlantské výtopny byla točna pro oba rozchody o průměru 6 m.

## Foto měsíce



„Na startu“, tak nazval tuto fotografii její autor Radek Hortenský. Pořídil ji 7. ledna 2022 v České Lípě a my jsme ji vybrali jako první letošní foto měsíce.