

Úvodník

Květnové číslo se vám z technických důvodů pravděpodobně dostane do ruky s mírným zpožděním, ale nebojte, na zajímavosti článků to v žádném případě neubírá. Hned na titulní stránce najdete rozhovor s předsedou představenstva ČD Cargo, Ing. Tomášem Tóthem, který nejprve zhodnotí uplynulý rok a také nám přiblíží, jaký očekává vývoj v tomto roce. Na konci měsíce května se ve Špindlerově Mlýně uskuteční konference sdružení železničních dopravců ŽESNAD.CZ. I na tomto fóru bude Tomáš Tóth prezentovat svoje názory týkající se zlepšení postavení železniční nákladní dopravy v České republice. V této souvislosti si v aktuálním čísle určitě nenechte ujít článek na straně 7 týkající se postavení železničních nákladních dopravců na sousedním Slovensku. Zde asociace AROS musela uspořádat protestní jízdu, aby upozornila na aktuální problémy. Situace v České republice je, tedy alespoň dle mého názoru, výrazně lepší. Co však trápí asi všechny dopravce, je nedostatek mladých lidí se zájmem o práci na železnici. Proto je tak důležitá spolupráce se středními školami, kterou zajišťuje oddělení personálního rozvoje ČD Cargo. O různých formách této spolupráce se dozvíte podrobnosti také uvnitř tohoto čísla. Přeji příjemné čtení

Michal Roh



Portfolio přeprav realizovaných dceřinou společností CD Cargo Slovakia se stále rozšiřuje. Na snímku Milana Jakubce je zachycen návrat prázdné soupravy výsypných vozů z cementárny Rohožník zpět do České republiky. V loňském roce jsme po slovenských železničních tratích přepravili více než 1,7 mil. tun zboží a v pomyslném žebříčku slovenských dopravců tak CD Cargo Slovakia obsadilo 5. příčku s tržním podílem 3 %.

OBSAH

02

Přepravy metra do Varšavy

V průběhu letošního roku bude ČD Cargo realizovat významnou zakázku na přepravu nových vozidel pro varšavské metro.



03

Těžké zásilky nejsou pro ČD Cargo problém

Společnost Felbermayer je tradičním zákazníkem ČD Cargo, pro kterého jsme realizovali již celou řadu speciálních přeprav transformátorů a dalších technických zařízení.



Rok 2021 byl ve znamení růstu přepravních objemů

Na konci dubna byla zveřejněna tisková zpráva komentující výsledky ČD Cargo v uplynulém roce. Její vydání je zároveň příležitostí položit předsedovi představenstva Ing. Tomášovi Tóthovi několik otázek týkajících se nejen již zmíněných výsledků, ale i dalších aktuálních témat.

►► Jak byste ve stručnosti zhodnotil loňský rok?

Rok 2021 byl ve znamení růstu přepravních objemů a tržeb ve většině stěžejních komodit, s výjimkou automotive a kombinované dopravy, které však brzdila řada externích vlivů. Velmi pozitivně lze hodnotit rostoucí výkony realizované pod značkou ČD Cargo v zahraničí, které zásadním způsobem přispěly k dosaženým výsledkům. Expanze do zahraničí je důležitým pilířem naší strategie. Dnes je již třeba ČD Cargo vnímat jako skupinu působící na plně liberalizovaném evropském trhu železniční nákladní dopravy a logistických služeb. Již přes 62 % výkonů realizujeme v mezinárodní dopravě a stále zde máme potenciál růstu. S tím souvisí také druhý strategický cíl, kterým je obnova a modernizace parku nákladních vozů a lokomotiv, bez níž nemůžeme na evropském dopravním trhu uspět. Stabilizační a racionalizační opatření na straně jedné, která byla po-



Ing. Tomáš Tóth

Foto: Archiv ČD Cargo

stupně přijímána od druhého pololetí pandemií zasaženého roku 2020, spolu s rostoucí poptávkou na dopravním trhu na straně druhé nám významně napomohla i v roce 2021 tyto dlouhodobé strategické cíle rozvíjet a dále naplňovat.

►► A řečí čísel dopadl rok 2021 jak?

Naše společnost realizovala za rok 2021 zisk před zdaněním dle mezinárodních účetních standardů (IFRS) ve výši 290 mil. Kč, což je meziroční zlepšení o 674 mil. Kč. Do konsolidovaného výsledku Skupiny ČD pak segment nákladní dopravy tvořený konsolidovanými výsledky ČD Cargo a jejími dceřinými společnostmi přispěl čistým ziskem po zdanění ve výši 289 mil. Kč. Na vlastní licence jsme přepravili celkem 62,8 mil. tun zboží, což je v meziročním srovnání o 1,8 mil. tun více.

Není však třeba velkého plácání po ramenu, již závěr loňského roku jasně naznačil, že rok 2022 bude ve znamení prudkého růstu cen nákladových vstupů a pokračujícího nedostatku některých součástek v průmyslové výrobě. Nově významně ovlivňuje makroekonomickou situaci válečný konflikt na Ukrajině a s ním souvisí i změna některých zbožových proudů. Proto se plně soustředíme na řízení Skupiny ČD Cargo a potřeby našich klientů v tomto těžkém období.

Rok 2021 byl ve znamení růstu přepravních objemů

Dokončení ze str. 1

Loňské výsledky tak již necháváme spíše statistikům.

► **Po zveřejnění tiskové zprávy se na sociálních sítích objevily komentáře zaměstnanců, že úspěch firmy nijak nepocítili na výplatních páskách. Můžete to nějak okomentovat?**

Jsem poctivý čtenář všech diskusí pod články o naší společnosti, byť na ně nikdy ze zásady nereaguji. Čtu je především kvůli zpětné vazbě odborné veřejnosti. Některé názory v diskusích bývají věcné, jiné méně. Takže ano, i tuto reakci jsem zaznamenal.

Peníze a výplata jsou velmi citlivé téma pro každého z nás a umocňuje to aktuální makroekonomická situace. Takže tento komentář plně respektuji a chápu. Z druhé strany musím jasně uvést, že každý jeden zaměstnanec dostal ono poděkování za skvělou práci v roce 2021 v lednové výplatě za měsíc prosinec, resp. v záloze na tuto výplatu ještě před Vánoci. Tato částka měla jednotnou nominální výši 4 tisíce Kč pro každého zaměstnance. Individuálně přístup nad rámec tohoto poděkování byl dále v případě odměn z fondu vedoucích PJ a SOKV, včetně fondu v působnosti předsedy představenstva. Nová kolektivní smlouva dále našim zaměstnancům přináší počínaje 1. dubnem nárůst mezd o 1 100 Kč a zvyšují se i další příplatky, které regulují především na práci v noci, režim letmo a v oblasti cestovních náhrad, a to není rozhodně konečný výčet.

► **Zmínil jste zahraniční expanzi. Má ČD Cargo ještě nějaký prostor pro její realizaci?**

Odpověď na tuto otázku je jednoznačná – má a dost velký. Jsme dopravcem ve všech našich sousedních zemích a dále v Maďarsku. V loňském roce jsme založili dceřinou společnost v Chorvatsku. Ta je již nyní také držitelem licence k provozování železniční nákladní dopravy v této zemi a věřím, že co nejdříve zde vypravíme první vlak. Předpokládám, že přepravy, které

jsme zde dříve zastřešovali „jen“ speciálně, budeme realizovat vlastními náležitostmi. Nyní intenzivně pracujeme na zajištění dostatečného počtu lokomotiv pro zajištění tamní vozby. Chorvatsko nebo spíše obecně Balkán, je jednou z oblastí, kde já osobně vidím velký potenciál. Ale chtěli bychom se podívat i na západ od našich hranic. Evidujeme poměrně velké množství poptávek na přepravy do Nizozemí, Belgie.... Ale není to jen o nových teritoriích, chceme navyšovat přepravní objemy i v zemích, kde již aktivně působíme. Poptávka našich zákazníků po přepravách z celé Evropy je tím zásadním motorem zvyšování naší teritoriální působnosti.

► **Meziročně výrazně narostly přepravy hnědého uhlí. Znamená to odklon od politiky Green Dealu?**

Z výsledků komodity pevná paliva mám poměrně rozporuplné pocity. Jako předseda představenstva ČD Cargo jsem velmi spokojen, jakým způsobem jsme dokázali v druhém pololetí roku 2021 reagovat a využít bezprecedentní nárůst poptávky po přepravách hnědého uhlí a tím vykrytí výpadky v pro nás zásadních komoditách, které jsem zmiňoval v úvodu. Z makroekonomického pohledu to však vnímám jako ránu pro politiku Green Dealu a prozatímni nepřípravenost technologií na dekarbonizaci výrobních a technologických procesů, včetně logistických řetězců alternativních paliv. V souvislosti se současnou geopolitickou situací nyní spíše než „zelenost“ energetiky řešíme energetickou soběstačnost. Nemyslím si však, že snižování uhlíkové stopy již není aktuální. Naopak.

► **V létě by se měl v České republice objevit zkušební vlak s digitálním automatickým spřáhlem. Jaký máte názor na zavedení této technické novinky?**

Ano, je to taková technologická staronovinka ©, o které se mluví již řadu let, a stále nemá schválený technologický standard, a také si ještě budeme muset chvíli počkat na ten standard



Budoucnost železniční nákladní dopravy vidí Tomáš Tóth v interoperabilitě a kombinované dopravě. Foto: Martin Chýle

digitální. Velmi rád bych čtenářům řekl, že jsme otevření technologickým novinkám a inovacím, nicméně zde jsme velmi obezřetní. Účastníme se celé řady konferencí a projektů kolem DAC a nově také samotného testovaného vlaku. Sbíráme informace a korektně, byť kriticky, připomínáme způsob uvažované implementace a rozšíření. O DAC je to na celý rozhovor nebo článek, který určitě můžeme udělat v nějakém dalším čísle.

Pojďme to nyní uzavřít s tím, že alespoň řeknu, že jsme zastánci postupného zavádění, nikoliv velkého třesku, který je nyní v ETCS. Necht' vznikne nový standard, který bude v TSI a výrobci nových vozů budou mít povinnost od nějakého data vyrábět vozy s DAC. Před tím musí být vyřešena problematika zpětné kompatibility a způsobu financování. Aktuálně nejsme ve fázi, aby o tom kdokoliv v Evropě mohl relevantně rozhodnout a velký třesk je ekonomicky a technologicky takřka ne realizovatelný. Věděli jste, že nyní se

odhadují náklady na DAC v rozsahu 500 – 700 tisíc Kč/vozidlo? Neraď bych jakkoliv fabuloval, vážně jsme ještě velmi daleko od evropského rozhodnutí o budoucí implementaci a rozhodně neznáme finální ceny. Každý však jednoduchou matematikou přijde na to, že při finanční náročnosti na dolní hranici výše uvedeného cenového intervalu a 17ti tisících denně nasazovaných vozů bude cenovka tohoto projektu někde kolem 8,5 miliardy korun. To je přibližně třikrát více než ETCS.

► **Na závěr mi dovoluete otázku týkající se následujících měsíců. Jak vnímáte pozici ČD Cargo na dopravním trhu a myslíte si, že se podaří minimálně zopakovat výsledky loňského roku?**

Musíme flexibilně reagovat na měnící se požadavky našich zákazníků a usilovat o růst kvality poskytovaných služeb. To je jediný klíč k budoucímu úspěchu na dopravním trhu a k černým číslům hospodářského výsledku. Je to jednoduché, vyžaduje to však profesionální

přístup každého z nás. Působíme na plně liberalizovaném trhu a naše konkurence se těší na jakékoliv naše selhání, které je zároveň možností k jejímu posílení. Zároveň nás v letošním roce čeká celá řada nelehkých výzev. Snad nás již přestane trápit Covid-19, ale značný vliv bude mít geopolitická situace ve světě eskalovaná válkou na Ukrajině. Ta má vliv například na zbožové toky. Jsem ale přesvědčený o tom, že díky naší poměrně široké teritoriální působnosti jsme na změny zbožových toků schopni velice pružně reagovat a na nové přepravy předkládat odpovídající nabídky. Dalším důsledkem, se kterým se musíme vypořádat, je bezprecedentní růst cen energií, paliva a dalších vstupů včetně úrokových sazeb, který nás nákladově velmi zatěžuje.

I v této nejisté době musíme zůstat silným a stabilním železničním dopravcem a zároveň ekologičtější alternativou kamionové dopravy.

Připravil: Michal Roh

Přepravy souprav metra do Varšavy

V druhé polovině měsíce dubna 2022 zahájilo ČD Cargo přepravu nových souprav určených pro varšavské metro. Celkem 37 šestivozových souprav bude postupně vyrobeno v plzeňské Škoda Transportation. První metro soupravu přepravilo ČD Cargo již 14. února 2022 z Plzně ke zkouškám na ŽZO ve Velimi. Druhá souprava zamířila 23. dubna 2022 do Polska, konkrétně do stanice Warszawa-Okęcie, třetí pak z Plzně do Varšavy odjela 30. dubna.

Samotné přepravě předcházela celá řada jednání nejen obchodních, ale také technických. Nejvyšší povolená rychlost byla stanovena na 60 km/h na širé trati a 40 km/h při průjezdu stani-

cemi. Bylo také nutné zajistit spojovací vozy – ty jsou na jednom čele vozu vybaveny klasickým táhlovým a narážecím ústrojím a na

opačném čele vozu spřáhlem metra. Soupravu doplňují další „brzdící“ vozy. Z důvodu rozsáhlé výlukové činnosti na síti Správy železnic byly přepravy realizovány v poněkud nezvyklých trasách z Plzně přes Prahu a Havlíčkův Brod

do Brna a odtud v jednom případě přes Vyškov na Moravě, v druhém pak přes Kyjov a Otrokovice do Bohumína a dále do Varšavy. Přepravu v Polsku zajistila dceřiná společnost CD Cargo Poland, a to včetně přistavby souprav do depa

metra Kabaty. Poslední míle byla zajištěna polonizovaným „katrem“ 753.7.

Přepravy metra z Plzně do Varšavy budou probíhat během celého roku a doufejme, že neměně úspěšně.

Michal Roh



Detail soupravy metra se spojovacím vozem

Foto: Michal Roh



Na polském území se vozby první soupravy ujaly stroje 163.044 a 753.775. Dominik Kuczob přepravu zvečnil ve stanici Kuźnia Raciborska.

Dřevo do podhůří Beskyd, ale i Bílých Karpat

Přepravovat dřevo do hor se může zdát poněkud netradiční, ale opak je pravdou. Z důvodu kůrovcové kalamity v severních a také západních Čechách je poškozené dřevo sváženo ke zpracování do různých destinací nejen v zahraničí, ale i v České republice. Kromě klasických relací jako jsou Planá u Mariánských Lázní, Ždírec nad Doubravou, Jihlava nebo Paskov, přepravuje ČD Cargo kalamitní dřevo i menším odběratelům. Konkrétně můžeme zmínit pilu MSK, a.s., ve Velkých Karlovicích nebo pilu Kloboucké lesní v Bylnici.

První jmenované zařízení – pila MSK ve Velkých Karlovicích – je zavázána primárně dřevem ze středočeského kraje, konkrétně například z oblasti Benešova u Prahy, Vlašimska nebo Olbramovic. Jednotlivé vozové zásilky z této oblasti putují na relačních průběžných nákladních vlacích do Valašského Meziříčí, kde přejdou na pravidelný Mn 81125/81126 obsluhující Vsetínsko

a i tzv. Karlovku, tedy lokální dráhu ze Vsetína do Velkých Karlovic. Tento spoj v režii pracoviště ČD Cargo Valašské Meziříčí vyráží každý pracovní den do Vsetína a pouze v úterý a ve čtvrtek manipulační vlak pokračuje až do cílové stanice, resp. dopravní Velké Karlovice. Samotná vykládka probíhá přímo v prostorách manipulačního místa ve Velkých Karlovicích, byť pila je do dopravní napojena vlečkou, která však z kapacitních důvodů nepostačuje a toho času je doslova obsypána dřevem. Určitou zvláštností těchto přeprav je použití nákladních dvouápravových vozů řady Es, tedy malých uhláček, jež známe například z přeprav jednotlivých vozových zásilek uhlí pro menší maloodběratele. Důvod využití těchto vozů je celkem prostý, jednak z důvodu menšího průměru kulatiny a relativního dosta-

tečného počtu těchto nákladních vozů, proti běžně používaných čtyřápravovým vozům řady Eas.

Od „Karlovky“ relativně pouze přes dva kopce, jak by se s nadsázkou dalo říct, se nachází Vlárská dráha.

Od ukončení přeprav do vojenských skladů v Bohuslavicích nad Vlárí jsou manipulační vlaky číslo 44701 a 81100 v úseku Kyjov – Veselí nad Moravou – Bylnice (příp. až Vlárský Průsmyk) vedeny sólo lokomotivou 742 z pracoviště ČD Cargo Veselí nad Moravou. Z důvodu poškozené tratě sesuvem mezi Vsetínem a Horní Lidčí v polovině ledna 2022 byla veškerá zátěž na tzv. Vlárskou dráhu směřovaná výhradně přes Kyjov a Veselí nad Moravou a zároveň se stoupající těžbou v lesích, v prvních jarních měsících narostl i počet jednotlivých vozových zásilek s dřevní hmotou. Z těchto důvodů



Velké Karlovice a výměna souprav v místní dopravně

opět byla po mnoha letech na výkonech na pracovišti ČD Cargo ve Veselí nad Moravou nasazena dvojice lokomotiv řady 742. Hlavní přepravovanou komoditou je dřevo. Z 80 % jde o poškozené dřevo kůrovcem, jehož příjemcem je pila Kloboucká lesní v Bylnici. Ta je na železniční síť napojena vlečkou přímo ze stanice Bylnice. Trošku paradoxně lze tedy sledovat návoz

dřevo do hor, byť zhruba dalších 20 % zátěže „manipuláku“ naopak tvoří nepoškozené dřevo z místních lesů, které je odváženo vlaky do vnitrozemí, ale i na export. Specifikovat oblast, odkud do Bylnice putují jednotlivé vozové zásilky je téměř nemožné, neboť je to Jesenicko, ale i Vysočina nebo mnohé destinace z Čech.

Poslední provozní zajímavostí, kterou jsme si nechali až na konec, je odkloněná přeprava sklářských písků z Jestřebí do Nemšové, o které již byla v Cargováku zmínka. Ložená souprava bohužel jezdí v mnoha případech po Vlárské dráze pod rouškou tmy, i když samotná vykládka v Nemšové probíhá až v ranních hodinách. Prázdná souprava zpět do Jestřebí odjíždí operativně a při troše štěstí má železniční fotograf šanci soupravu zastihnout i v denní době a není výjimkou, že jede v těsném sledu za manipulačním vlakem. Nutno dodat, že obě přepravy navozují vzpomínky z dávné doby, kdy dlouhé nákladní vlaky byly na „Vláře“ běžnou záležitostí.

Text a foto: NT



Dvojice lokomotiv 742.430+426 vyfotografované ve stoupání z Bohuslavic nad Vlárí do Slavičína. Na dohled v okolních lesích se nacházejí známé muniční sklady.



„Kocour“ 742.426 s vyrovnávkou „wapek“ z Nemšové do Jestřebí. V Otrokovicích si soupravu převezme elektrické hnací vozidlo. Fotografie byla pořízena nedaleko Bylnice, pod vrcholky Bílých Karpat.

Přeprava mimořádné zásilky do rozvodny ČEPS

Na přelomu března a dubna tohoto roku realizovalo ČD Cargo po delší přestávce přepravu do transformátorovny u Mochova. Jednalo se o regulovatelnou kompenzační tlumivku dodanou společností Siemens Energy Austria z rakouského města Weiz ležícího přibližně 30 kilometrů od Štýrského Hradce. Zásilka se skládala z hlubinného vozu, osobního vozu pro posádku a doprovodného vozu. Stejně jako i v případě minulých přeprav byla realizována společností Felbermayer a kvůli omezujícím podmínkám byla na cestě skoro celý týden.

Trat' Čelákovice – Mochov měří 4 kilometry, provoz nákladní dopravy do cukrovaru zde byl zahájen v roce 1883. Existovaly plány na prodloužení tratě a propojení s olomoucko-pražskou dráhou, které dávaly smysl s ohledem na vzdálenost do Českého Brodu přibližně 10 kilometrů. Spojka však nebyla nikdy zřízena. Osobní doprava byla zahájena až o více než půlstoletí později, za 2. světové války v roce 1939. Po zrušení cukrovaru byla v jeho areálu zřízena výroba mražené zeleniny, které se odtud distribuovalo po kolejích velké množství. Mochovská zelenina byl dříve velmi dobře známý pojem. Po ukončení provozu mraženiny byla až do roku 2006 provozována pouze osobní doprava, poté trat' osiřela. Byla navržena k prodeji, ale kupec se nen-

šel a začalo se řešit její uzavření. Společnost TSR, jeden ze zákazníků ČD Cargo, projevila zájem přesunout na bývalou vlečku mraženiny provozovnu výkupu kovového šrotu z blízkého Brandýsa nad Labem. Z realizace záměru však sešlo.

Nebýt tohoto pokusu, trať by již nejspíše neexistovala, protože zájem TSR přišel v době, kdy se o jejím zrušení již jednalo a na základě požadavku ČD Cargo bylo zastaveno. Následně byl učiněn ještě jeden pokus o oživení provozu, tentokrát osobní dopravou. Společnost KŽC Doprava provozovala několik roků osobní vlaky. Protože se nepodařilo získat dostatečný počet cestujících, byl pravidelný provoz opětovně ukončen v souvislosti s úspornými opatřeními vyvolanými covidovou pandemií. Nyní je trať využívána jen pro historické jízdy a občasné dodávky zařízení do měniny.

Společnost Felbermayer, která přepravu realizovala, je rodinný podnik sídlící v rakouském Welsu. Působí zejména v oblastech přepravní a zvedací techniky. V současné době má velké množství poboček a dceřiných společností nejen v Rakousku, ale i v Německu, na Slovensku a v mnoha dalších zemích. V České republice provozuje 2 pobočky, a sice v Brně a Praze. Firma byla založena Franzem

Felbermayerem v roce 1942 a vlastnila v té době jeden nákladní automobil. Původně byla zaměřena pouze na autodopravu, 21 let po založení byl pořízen první stavební stroj. První dvouúčelový železniční a silniční jeřáb byl pořízen ve stejném roce, kdy u nás proběhla „sametová revoluce“. Tím mohla být započata služba pronájmu jeřábové techniky. Do železničního provozu se firma vydala o 5 let později zakoupením podvalníkové techniky. První průnik do zemí bývalého východního bloku byl učiněn založením pobočky v Praze v roce 1996. V roce 2016 realizovala společ-

nost přepravu nejtěžšího nákladu po železnici, 482 tun vážící zásilky ve 32nápravovém voze.

V PJ Praha je podobným přepravám věnována vždy maximální pozornost. Nejčastějším místem určení zásilek, které Felbermayer ve spolupráci s ČD Cargo PJ Praha realizuje, je již zmíněná vlečka rozvodny ČEPS nedaleko středočeského Mochova. Při letošní přepravě, stejně jako i v jiných letech, jsme informací o zásilce obdrželi s předstihem a byl tedy čas se připravit. Vzhledem k tomu, že vlečka leží na minimálně využívané trati, kde žádná jiná doprava není, a protože pravidelné přepravy ČD Cargo na blízké hlavní trati se až na výjimky realizují hlavně v noci, byli jsme nuceni obsluhu realizovat mimořádnými smě-

nami. Zástupce Felbermayeru nás hned zpočátku požádal o osvědčené zaměstnance, se kterými spolupracoval i dříve. Proto jsme obsadili jako vedoucího posunu pana Míhóka a strojvedoucího pana Hromádku. Vlak s mimořádnou zásilkou přijel do stanice Čelákovice 30. března a podle předchozí domluvy s objednavatelem a Správou železnic zde zůstal na jeden den odstavený, aby měl doprovod čas na regeneraci po cestě. Ve čtvrtek 31. března proběhla přistavba na vlečku. To znamenalo nejprve nutnost přeházení soupravy v Čelákovicích, aby odjela v souladu s příkazem k dopravě MZ. Po příjezdu k vlečce se prováděl další posun, aby se změnilo pořadí vozů před zasunutím do areálu rozvodny. Kdyby se neprovedlo, vůz s nákladem by se za vrata již nevešel a nebylo by možné ho vyložit. Na apríl proběhla vykládka a bez ohledu na datum nedošlo k žádné zvláštní a zaznamenáníhodné události. Druhý dubnový den byla souprava z vlečky odsunuta a přes Libeň odjela pravidelnou vlakotvorbou do Rakouska.

Po úspěšném skončení přepravy jsme od zákazníka obdrželi poděkování našim lidem za vstřícnost a spolehlivost při této přepravě. K tomuto poděkování se připojuje i vedení PJ a PP s dodatkem, že jsme rádi a vážíme si toho, že máme tak kvalitní a spolehlivé kolegy a kolegy.

Martin Kašpar



Přistavba těžké tlumivky na vlečku v Mochově

Foto: Peter Bado

Představujeme útvary generálního ředitelství ČD Cargo (4.)

Odbor metodiky a podpory ICT

Odbor metodiky a podpory ICT (O26) vykonává funkci garanta ekonomických a personálních úloh a provozu ICT, a to prostřednictvím týmů oddělení aplikační podpory, oddělení provozu ICT a skupiny podpory ICT.

Tým oddělení aplikační podpory je skupina odborníků fungující zjednodušeně jako překladač mezi požadavky uživatelských útvarů a technickými vlastnostmi softwarového a hardwarového prostředí aplikací podporující procesy ekonomiky a personalistiky. Členové týmu udržují své znalosti procesů a postupů v oblasti ekonomické a personální na úrovni expertního uživatele a jsou nápomocni běžným uživatelům při řešení jakékoliv situace spojené s užíváním konkrétní aplikace. Společně s odbornými útvary pracují na definici změnových požadavků a na související

úpravě procesů, tvorbě dokumentace, interních norem, manuálů či best practices. Tým také iniciuje změny nejen v podporovaných aplikacích vynucené vnějšími okolnostmi (předpisy, zákony, jiné projekty, úpravy jiných IS, požadavky bezpečnosti i požadavky výrobce hardware a software). Koordinuje provádění změn v podporovaných aplikacích ze strany externích dodavatelů a některé změny členové týmu i řídí v souladu s požadavky na výkon projektového řízení a dohledu nad IT projekty. V oblasti ekonomiky se jedná zejména o informační systém SAP a v oblasti personalistiky a mezd o systém EGJE. Systém SAP podporuje procesy finančního účetnictví, evidence a účetnictví majetku, evidence a účetnictví materiálových zásob, controllingu, fakturace, výkaznictví a reportingu, evidence a údržby kolejových

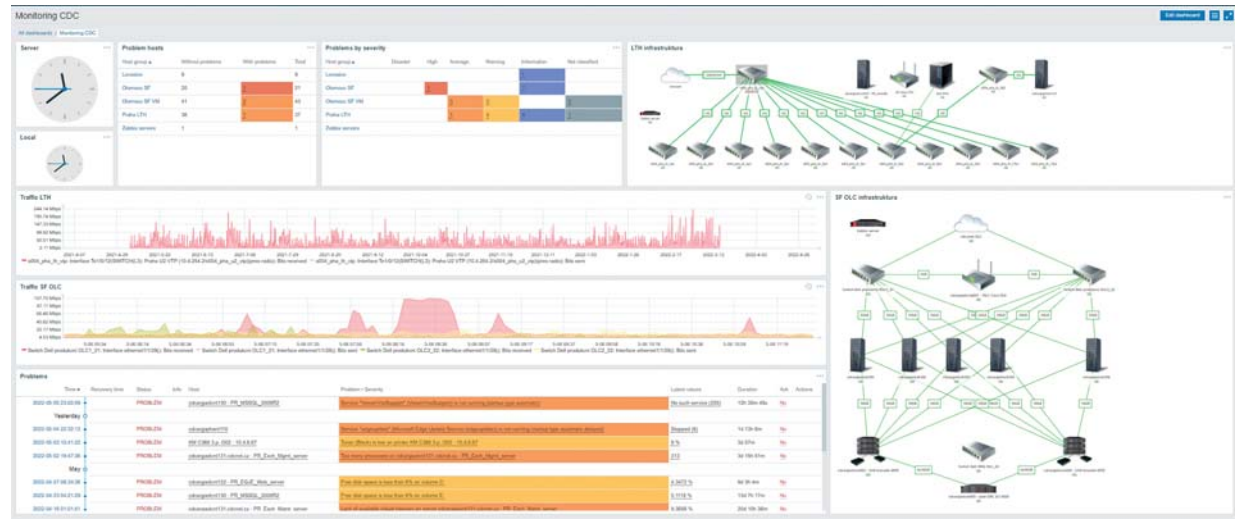
vozidel. Systém EGJE podporuje procesy evidence zaměstnanců, evidence docházky, vzdělávání a výpočtu mezd.

Tým oddělení provozu ICT a skupiny podpory ICT jsou ryze technicky zaměřeni IT odborníci. Jejich prací je péče

o koncová a periferní zařízení, správa serverů a sítí a řízení jejich životního cyklu. Zajišťují administraci a správu vybraných aplikačních rolí, uživatelských účtů, a to včetně řízení jejich životního cyklu. V neposlední řadě se podílejí na koncepci kybernetické bezpečnosti a provádějí operace v souladu s definovanými standardy a požadavky. Denně řeší identifikované či hlášené incidenty a poruchy, pomáhají

koncovým uživatelům při problémech s prostředky ICT. Po technické stránce jsou nápomocni garantům aplikací při zpracování koncepce a architektury jimi garantovaných aplikací. Pokud je potřeba, ponoří se do práce čistě administrativní. Nakupují softwarové a ICT služby, prostředky ICT, dbají na jejich evidenci a dodržování s tím souvisejících smluvních podmínek s dodavateli.

Petr Drozd



Dohledový systém ČD Cargo

Po možná trochu složitějším úvodu nám na konkrétních případech přiblíží činnost odboru jeho ředitel, Ing. Petr Drozd.

► Pane řediteli, váš odbor dohlíží i na naše bezpečí. Je to tak?

Ano, mimo běžného antivirového systému nyní pracovní stanice chrání i pokročilé nástroje implementované v rámci projektu MOMIS. Pracovní stanice udržujeme aktuální a v souladu s platnými bezpečnostními standardy. Vše se děje vzdáleně a bez ovlivnění vaší práce, čas od času však potřebujeme i my součinnost a pokud tak na výzvu neučiníte vy, restartujeme vaše počítače.

V jednom z minulých čísel Cargováku, v říjnu loňského roku, jsme si mohli přečíst příspěvek Josefa Blažka, manažera kybernetické bezpečnosti, o zavádění nových identifikačních karet zaměstnanců. Později jsme se dozvěděli o implementaci nových nástrojů v rámci projektu MOMIS. Z toho, že se o těchto věcech jen píše v Cargováku nebo z chodbových řečí může uživatel usoudit, že se ho to netýká. Ale vize z článků se stávají realitou a za pár dní si zaměstnanci začnou postupně vyzvedávat nové identifikační karty zaměstnanců, do jejich počítačů vzdáleně nainstalujeme potřebný software a k přihlášení bude nejprve možné a následně povinné využívat dvoufaktorovou autentifikaci právě prostřednictvím identifikačních karet zaměstnanců.

V blízké době také oslovíme uživatele mobilních telefonů a nainstalujeme jim software pro správu firemního prostředí. Software, který poskytne ochranu firemním datům a také změnu při používání mobilního telefonu. Uživatelské prostředí bude rozděleno na soukromou a firemní část. Přístup k firemním datům jako jsou e-maily, kontakty, soubory bude možné jen prostřednictvím k tomu určených aplikací z rodiny O365. Firemní část bude plně pod naší kontrolou, soukromou část budou uživatelé moci využívat stejně



Ing. Petr Drozd

Foto: Archiv ČD Cargo

jako doposud. Jednou z firemních aplikací bude i aplikace zajišťující dvoufaktorovou autentizaci podobně jako identifikační karta zaměstnance.

► Ne všichni uživatelé ale tyto změny vítají s nadšením nebo alespoň pochopením...

Denní rutina uživatelů koncových zařízení se změní. Pro přihlášení ke svému počítači budou potřebovat identifikační kartu zaměstnance nebo k tomu určenou aplikaci ve firemní části mobilního telefonu. Práce s firemními daty v mobilním telefonu bude jiná než dosud. Je výzvou srozumitelně komunikovat uživatelům koncových zařízení technické novinky spojené s kybernetickou bezpečností, abychom předešli jejich zklamání a přesvědčili je, že opatření mají smysl a přinášejí s sebou i výhody, byť nejsou na první pohled patrné.

► V úvodu článku bylo zmíněno řízení životního cyklu a iniciování změn v aplikacích vynucených vnějšími okolnostmi. Co si pod tím máme představit?

Mezi klíčové úkoly našeho odboru patří udržovat garantované systémy aktuální a bezpečné. Na tomto poli právě realizujeme dva klíčové projekty: aktualizaci systému SAP a systému EGJE. Aktualizace SAP je v podstatě pravidelná každoroční aktivita ve Skupině ČD, jejímž záměrem je implementovat všechny důležité aktualizace s cílem

k dispozici všechny dostupné byznys funkce a akceptovatelnou úroveň bezpečnosti. Aktualizaci EGJE provádíme s cílem provozovat aplikační i datázovou část na podporovaných verzích softwarových komponent nejen za účelem zvýšení bezpečnosti spravovaných dat.

► Když je řeč o SAPu, nebude končit podpora stávajících nástrojů?

Konec podpory stávajících reportinových nástrojů SAP používaných v ČD Cargo, BO 4.3 a BW 7.5, je ohlášeno na rok 2027. Tento rok je na první pohled daleko, ale abychom zvolili správnou cestu, po které se od roku 2027 vydáme, vytvořili jsme již nyní společně s týmem oddělení controllingu a reportingu pracovní skupinu a prostřednictvím seminářů pořádaných SAP ČR a partnerů se seznamujeme s novými nástroji v kontextu navržené architektury a jednotlivých nástupců stávajících nástrojů. Stejně jako my vnímají potřebu se věnovat tomuto tématu i ostatní společnosti Skupiny ČD a je namístě se pochlubit, že jsme nositeli strategie v oblasti nástrojů SAP ve Skupině ČD.

► Se SAPem souvisí i optimalizace procesu zpracování přijatých daňových dokladů...

Naším zákazníkům nabízíme možnost vystavit fakturu v podobě strukturovaného datového souboru ISDOC standardu pro elektronickou fakturaci v České republice. Nyní myslíme na sebe a učíme naše systémy přijímat daňové doklady právě v podobě strukturovaného datového souboru a současně i optimalizujeme celý proces zpracování příjmu daňových dokladů s cílem snížit objem manuálních činností.

► Dlouho diskutovanými tématy jsou také dispozice, plánování a zavedení nástrojů pro optimalizaci zásob. Je v této oblasti něco nového?

Po mém návratu na ČD Cargo jsem společně s kolegy znovu otevřel dlouho diskutované téma, a to nasazení ná-

stroje pro optimalizaci řízení materiálových zásob. Nástroj jako takový byl vybrán. Jde o software, který využívá statistické metody pro modelování stavu a průběhu zásob a je přímo součástí systému SAP v podobě integrované nástavby. Potřebovali jsme však argumenty, abychom jej prosadili v rámci Skupiny ČD a odvahu vstoupit do projektu s konzultanty hovořícími pouze cizím jazykem. Po technické stránce se nám podařilo sladit náš zájem s aktivitami Skupiny ČD a zapojit i pracovníky jednotlivých SOKV do přípravy funkční části projektu. Do projektu jsme vstoupili společně s naší sesterskou společností ČD – Informační Systémy, a.s., která nám bude nápomocna v technické části implementace. Sami jsme se ujali řízení vlastního projektu, včetně řízení všech zúčastněných týmů – interního týmu ČD Cargo i týmu dodavatelů ČD – Informační Systémy, SAP ČR a SAP DE.

► Ještě bych se chtěl zeptat, co v oblasti provozu a podpory ICT připravujete?

Připravujeme zavedení jednotného centrálního nástroje pro podporu uživatelů prostředků ICT, nástroje pro evidenci všech požadavků a poruch a pro evidenci a řízení změn – HelpDesk ČD Cargo. V současné době existuje více procesů pro sběr a evidenci požadavků na ICT. Uživatelé ICT hlásí poruchy nebo žádají o službu převážně osobně, telefonicky nebo e-mailem bez další evidenci. Existuje několik nástrojů pro evidenci a sledování realizace požadavků a uživatel si nejprve potřebuje uvědomit, kam se má obrátit – kam svůj požadavek poslat. Z těchto důvodů pracovníkům podpory často požadavek zapadne nebo jeho řešení přesunou na později. Současně uživatelé nemají zpětnou vazbu o průběhu řešení požadavku.

Nový HelpDesk ČD Cargo přinese jednoduché a intuitivní zadávání hlášení poruchy a požadavků na službu; související procesy se zrychlí, zefektivní a zprůhlední. Data budou dostupná

i zpětně a jednoduše dohledatelná. Dojde k úspoře času, nastaví se informovanost uživatelů, což povede k lepšímu vnímání poskytované služby – podpory ICT. Odpadnou nepříjemné rozhovory při hledání odpovědné osoby pro daný typ problému. Rozhodnutí, na koho požadavek delegovat bude plně v režii pracovníků podpory. Částečně se přenesou znalosti zkušeného pracovníka do systému. Do procesu vyřízení bude možné rychleji začlenit práci dodavatele. Uživatelé budou mít možnost zadávat požadavky nepřetržitě 24 hodin i o víkendech a svátcích na jakémkoliv zařízení.

Po zavedení HelpDesku se optimalizují a zrychlí procesy podpory ICT přiřazením požadavků konkrétním pracovníkům. V případě nastavení předdefinovaných e-mailových notifikací v okamžiku změny stavu požadavku budou zainteresované osoby stále vědět, ve kterém stavu se požadavek nachází. Nová aplikace HelpDesk zjednoduší koordinaci pravidelných i vynucených servisních činností. Interní pracovníci i dodavatelé včas obdrží přidělené požadavky a budou moci zahájit činnost v co nejkratší době od založení požadavku. Jakékoli pochybení bude lehce dohledatelné i s konkrétní odpovědnou osobou. Servisní technici budou mít k dispozici aplikaci v běžném chytrém mobilním telefonu, díky které vidí nejen seznam prací. Tento nástroj současně podporuje i další procesy při evidenci a správě koncových zařízení, které již nejsou běžnému uživateli prostředků ICT zjevné. V dalších etapách postupně nahradí i nyní používané nástroje pro evidenci a skenování koncových zařízení s cílem zavést i funkcionality podporující činnosti, kterým jsme se dosud věnovali jen okrajově, případně potřebné evidenci byly roztrženy do více nástrojů a úložišť.

Mým cílem je jeden centrální nástroj jedna centrální evidence pro plnění všech úkolů v oblasti provozu a podpory ICT.

Připravil: Michal Roh

Bezpečnost v železničním provozu

Výběr nejzávažnějších mimořádných událostí (MU) za 1. čtvrtletí 2022

- Dne 13. ledna 2022 došlo v železniční stanici Prosenice (trať Bohumín – Přerov) ke srážce vlaku Nex 43404 dopravce Rail Cargo Carrier – Czech republic, s.r.o.,



Následky nedovolené jízdy za návěstidlo dne 13. ledna 2022 v Prosenicích – kromě velkých škod na majetku došlo k zastavení a následnému silnému omezení provozu na jedné z nevytíženějších koridorových tratích mezi Přerovem a Hranicemi na Moravě.

s vlakem Pn 52479 dopravce ČD Cargo. MU se naštěstí obešla bez újmy na zdraví zúčastněných strojvedoucích, ale vznikla při ní značná škoda jak na drážních vozidlech, tak i na železničním svršku.

- Dne 10. března 2022 došlo v Odbočce Skály (trať Lysá nad Labem – Praha-Vysočany) ke srážce vlaku Nex 60204 s vlakem Mn 85012; oba vlaky dopravce ČD Cargo. Při MU došlo ke zranění jednoho ze strojvedoucích a ke škodě na vozidlech.

Obě MU jsou dosud v šetření, ale na základě již dnes dostupných podkladů je zřejmé, že v obou případech došlo k nedovolené jízdě kolem odjezdového návěstidla s návěstí zakazující jízdu. To je také důvodem, proč se této problematice



Srážka vlaků ČD Cargo v Odbočce Skály dne 10. března 2022 – jen díky nízké rychlosti a reakci strojvedoucích nedošlo k vážnějším újmám na zdraví strojvedoucích.

budeme v tomto čísle věnovat podrobněji a vybrali jsme ji jako aktuální bezpečnostní téma.

Novinky v oblasti předpisů a interních norem

Rok 2022 je v oblasti předpisů a interních norem plný novinek a změn. Důvodem je především nutnost jejich aktualizace a návaznost na evropské nařízení a vnitrostátní zákony a vyhlášky.

- Od 1. července 2022 dochází mimo jiné k následujícím důležitým změnám:
 - předpis SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem;
 - předpis SŽ D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy;
 - předpis SŽ D4 Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem;
 - změna č. 4 interní normy KV3-B-2010 Provoz a obsluha brzdových zařízení železničních kolejových vozidel;
 - 2. změna interní normy OR3-B-2013 Pravidla provozování dráhy.
- Od 1. července 2022 dochází zároveň k zahájení zkušební provozu elektronické aplikace Kniha pravidel strojvedoucích, o které jsme vás informovali v minulém čísle Cargováku. O všech změnách budou zaměstnanci ČD Cargo informováni prostřednictvím informačních listů a budou obsahem školení.

Bezpečnostní téma: Nedovolená jízda za návěstidlo – aneb jak se mi to mohlo stát?

„Nedovolená jízda drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu“. Ve statistikách už jen neosobní text „mimořádná událost (MU) kategorie C6“. Takto suše příslušná norma popisuje noční měru všech strojvedoucích – projetí návěstidla s návěstí zakazující jízdu. Příčiny jsou různé, společným jmenovatelem je v drtivé většině případů nepozornost, roztěkanost, nesoustředění se, nebo nesprávný způsob jízdy a ovládání brzdy. Ne vždy je ovšem za projetí návěstidla odpovědný pouze strojvedoucí – v některých případech je na vině nesprávná činnost zaměstnance posunové čety, a to zpravidla při sunutí posunových dílů. Ačkoliv u těchto MU často nevzniká žádná škoda, nebo jen zanedbatelná, jedná se o nejnebezpečnější stavy, k nimž může v železničním provozu dojít. Za 1. čtvrtletí 2022 dopravce ČD Cargo eviduje 7 mimořádných událostí kategorie C6. Čtyři z nich vznikly při jízdě vlaku a tři při posunu. V jednom případě dokonce došlo k vjetí do postavené vlakové cesty a tím k ohrožení dovolené jízdy jiných drážních vozidel.

Nejčastějším případem MU je nezastavení jedoucího vlaku před hlavním návěstidlem. Nepatrná ztráta pozornosti a hlavou bleskne otázka „...co bylo na té předvěsti?“. Strojvedoucí přemýšlí, vlak jede a najednou se za obloukem objeví návěstidlo s návěstí dovolující jízdu. Tentokrát to dobře dopadlo. Bohužel občas se ale objeví návěstidlo s návěstí „...a je tu problém...“, tedy s návěstí „stůj“. Co k tomu vedlo? Věnování se jiné činnosti, rutina („tady to vždycky staví skrz“) nebo krátká nesoustředěnost, ať již způsobená „kocháním se“ okolím trati, drobná a v jiných situacích bagatelní zdravotní indispozicí či zamyšlením nad každodenními osobními a životními problémy a starostmi. Za poslední roky došlo v rámci skupiny ČD k několika fatálním MU s tragickými následky, jejichž podstatnou příčinou byla nepozornost a z toho plynoucí nedovolená jízda za návěstidlo, zakazující jízdu návěstí „stůj“. Tyto MU následně vedly ke srážce s protijedoucím vlakem – vzpomeňme například případy srážek vlaků 4. dubna 2021 v železniční stanici Světec nebo 4. srpna 2021 v železniční stanici Radonice. Naštěstí ne příliš častým případem je rozjezd stojícího vlaku proti návěstidlu s návěstí zakazující jízdu. V některých případech si strojvedoucí zamění komunikaci s výpravčím za ústní rozkaz k odjezdu. Výpravčí například informuje strojvedoucího, že v některé z příštích stanic bude čekat na křižování, a strojvedoucí, zvyklý na to, že někteří dopravní zaměstnanci v rozporu s předpisy nedodrží závazná slovní znění, si sdělení výpravčího zamění za pokyn k jízdě. Při rozjezdu se věnuje jiným úkonům, nezkontroluje si návěst na cestovém či odjezdovém návěstidle a MU je zde.

Jiným, ale bohužel častým případem je záměna návěstidel a jejich návěstí. Všichni, kteří se někdy věnovali práci strojvedoucího, to znají. Stanice je situována v oblouku, je v ní více dopravních kolejí, je zhoršená viditelnost a v dále je mezi řadou červených svě-

tel jedna návěst dovolující jízdu. Strojvedoucí nevidí na vedlejších kolejích žádný vlak, usoudí, že návěst platí pro něj a pokračuje v jízdě nebo se začne rozjíždět. Čím víc se ale blíží k návěstidlu, tím víc návěst dovolující jízdu ubíhá někam do strany a před vlakem je už jen návěst „stůj“. Panika, rychlochodné brzdění, jízda za návěstidlo a často i za námezník do postavené jízdní cesty pro jiný vlak.

Další skupinou činností, při nichž dochází k nedovolené jízdě za návěstidlo s návěstí zakazující jízdu, je posun. Jízda podle rozhledových poměrů vyžaduje zvýšenou pozornost všech zúčastněných, neboť na rozdíl od jízdy vlaků nejsou při posunu návěstí předvěstěny a strojvedoucí musí rychlost posunového dílu intuitivně regulovat tak, aby byl schopen před návěstmi zakazujícími posun zastavit. Základem prevence těchto MU je dobré poznání místních poměrů, znalost umístění návěstidel a správná technologie provozu



Zde to ještě dobře dopadlo – nedošlo k jízdě za námezník výhybky a ohrožení jiné vlakové či posunové, přesto se jedná o mimořádnou událost, která si vyžádá několikahodinové vyšetřování a zastavení provozu.

a obsluhy brzd posunového dílu. Protože posun je činnost, při níž kooperuje více zaměstnanců, nejen strojvedoucí, je klíčové řádné sjednání posunu, seznámení všech zaměstnanců s průběhem posunu a vzájemná domluva zaměstnanců a nerozptylování se nesouvisejícími činnostmi.

Jak s jízdou vlaku, tak i s posunem úzce souvisí používání brzd. Nesprávné ovládání brzdy často vede k situacím, kdy strojvedoucí sice vidí návěstidlo, včas na ně reaguje, ale nezastaví před ním. Základem bezpečného zastavení před návěstidlem je uvědomování si předem všech souvislostí a povinností týkajících se provozu a obsluhy brzd. Mezi toto řadíme: správné vykonání konkrétní zkoušky brzd, seznámení se s obsahem vlakové dokumentace nebo mít patřičné informace k posunovému dílu a v neposlední řadě ověření ovládání brzdy (průběžně nebo i jen hnacího vozidla při posunu). Pouze správně nastavená, v souladu s interní normou ovládaná a bezchybně fungující brzda, jejíž účinnost je navíc za jízdy ověřena, zajistí snížení rychlosti a zastavení vlaku nebo posunového dílu na požadovaném místě. Poměrně velké množství projetých návěstidel je bohužel zaviněno právě nesprávnou technologií obsluhy brzd ze strany strojvedoucích.

Co dále vede k nedovoleným jízdám za návěstidlo s návěstí zakazující jízdu? Jistě sem můžeme zařadit zvýšení intenzity a rychlosti dopravy na našich tratích, vyšší efektivitu práce strojvedoucího v návaznosti na současný trend a konkurenční prostředí. Stále složitější hnací vozidla, vybavená sofistikovanými systémy usnadňujícími diagnostiku, ale vyžadující více pozornosti strojvedoucího než u vozidel, která byla v nákladní vozbě provozována ještě před několika lety. Pokud k tomu přidáme činnosti s obsluhou mobilního telefonu a tabletu, může být chvilková nepozornost rozhodným faktorem vzniku potíží. Proto je zavádění nových prvků do pracovního prostředí strojvedoucího velice pečlivě posuzováno z hlediska bezpečnosti a možných rizik, které by mohly v konečném důsledku ovlivnit pozornost strojvedoucího. Z tohoto důvodu je také například nařízeno nastavovat funkční volby tabletu výhradně v době stání vozidla a za pohybu umístit tablet na určeném místě tak, aby nebylo omezeno ovládání hnacího vozidla a sledování stavu kolejiště před ním. Co se

týká používání mobilního telefonu, strojvedoucí je oprávněn odmítnout hovor během jízdy. To je nutné zejména tehdy, obsluhuje-li strojvedoucí brzdu, dojíždí k návěstidlu zakazujícímu jízdu, při posunu a v obdobných pozornost vyžadujících situacích. Je třeba maximálně potlačit podružné vjemy a soustředit se na to nejdůležitější, čímž je sledování návěstidel a jejich správné a úplné vnímání. I proto je věta „**Za jízdy je lokomotivní četa povinna sledovat trať či kolejiště před vozidlem, na elektrizované trati i trakční vedení, plnit pokyny vyjádřené návěstmi a současně dodržovat ustanovení předpisů a interních norem tak, aby jízda vlaku byla bezpečná**“ v interní normě, pojednávající o povinnostech při jízdě, uvedena na prvním místě.

Již naši předkové věděli, že příčiny vzniku MU je třeba analyzovat, poučit se z nich a vytvořit opatření k zamezení jejich vzniku v budoucnu, nebo alespoň vedoucí k méně závažným následkům. Předpisová ustanovení ČD Cargo jsou za tím účelem postavena na prioritním kritériu, kterým je soulad s národními i evropskými normami, nastavujícími požadavky na bezpečné provozování drážní dopravy.

Milan Mašek

Foto: Vyšetřovací spisy

SPOLUPRÁCE SE STŘEDNÍMI ŠKOLAMI

Seminář pro pedagogy



Jednou z významných součástí spolupráce se smluvními středními školami je organizování seminářů pro pedagogy odborných předmětů, zaměřených především na železniční nákladní dopravu. Bohužel v posledních dvou letech nám onemocnění COVID-19 nedovolilo uskutečnit toto setkání, proto jsme byli velmi rádi, že se nám letos podařilo navázat na tradici z předešlých let a vrátili jsme i tuto činnost do normálních kolejí.

Setkání pedagogů z celé České republiky jsme tentokrát zorganizovali v České Třebové, kde již tradičně spolupracujeme s DVS Česká Třebová, které organizačně patří do skupiny DVI. Pod vedením pana Pavla Hruší, vedoucího střediska a jeho kolektivu si naši hosté užívali komfortu prostor, které DVS nabízí. Seminář se zúčastnili zástupci naprosté většiny smluvních škol. Byli jsme velmi rádi, že pozvání přijal i zástupce nejvzdálenější školy, a to střední školy z Českých Velenic. Největší účast pedagogů byla již

tradičně z Moravy, kde má ČD Cargo silnou pozici. Celkem se odborného semináře zúčastnilo 16 pedagogů z 11 smluvních středních škol.

Obsah semináře si tak říkajíc tvoří pedagogové sami. V dostatečném předstihu jsou vyzváni, aby navrhli témata, která by se na semináři měla probírat. Tentokrát měli pedagogové zájem především o prezentaci na téma řady nákladní vozů, kterou si zpracoval a odborně odprezentoval pan Miroslav Koblížek, vedoucí skupiny IS a TSV, téma kombinované dopravy byla doména Ing. Broučka, obchodního manažera, který dopodrobna seznámil pedagogy s touto problematikou, navíc doporučil pedagogům odkazy na zajímavá videa na YouTube ohledně kombinované dopravy. Další téma se týkalo železničních kolejových vozidel, jejich údržby a oprav. S nadšením jsme přijali zprávu, že toto téma odprezentuje osoba nejpovolanější, ředitel odboru údržby a oprav kolejových vozidel Ing. Karel Skalický. Jeho prezentace zaujala všechny přítomné pedagogy a otevřela zajímavou diskuzi.

Jako poslední host, respektive hosté semináře byli Ing. Hybrant, specialista technologie a provozních podmínek a Tomáš Kaša, strojvedoucí, kteří si připravili prezentaci na téma vybavení a uspořádání strojoven, se zaměřením na Vectron a TRAXX. Pánové se velmi vtipně doplňovali v prezentaci plné důležitých informací z řízení nejmodernějších hnacích vozidel a provozu, doplněných mnoha fotografiemi a videi.

Touto cestou bychom chtěli poděkovat všem přednášejícím, že přesto, že mají spousty své práce a úkolů, tak neváhali, neodmítli nás a přišli předat své bohaté znalosti a zkušenosti pedagogům, kteří je dál předají svým žákům – budoucí generaci železničářů. Proto to děláme a za to všem patří naše velké DÍKY.

Na závěr semináře jsem položil několik otázek dvěma účastníkům semináře:

Ing. Bc. David Koubek,
pedagog VOŠ a SPŠ dopravní Masná, Praha I



► **Pane inženýre, jako pedagog, jak jste spokojen s obsahem semináře?**
Jsem spokojen, jelikož se zvolená témata týkala oblasti mého zaměření.

► **V čem vidíte přínos semináře ve vaší práci?**

Odborné semináře jsou, dle mého názoru, pro práci učitele odborných předmětů velmi důležité. Je to totiž způsob, jak se dozvědět ověřené informace a novinky od odborníků v dané

oblasti. To nám umožňuje aktualizovat výuku a předávat našim žákům nejnovější poznatky a informace.

► **Co Vám dal seminář, uplatníte získané zkušenosti ve výuce?**

Jak jsem již zmínil, nové poznatky určité budu předávat žákům, aby jejich znalosti byly aktuální a jejich přechod do praxe byl co nejplynulejší.

► **Co vám chybělo na semináři, co bychom měli udělat příště jinak?**

Některé bloky semináře by si zasloužily pokračování, neboť vyhrazený časový rozsah na seminář utekl velmi rychle a bylo vidět, že přednášející by nám mohli předat ještě spoustu zajímavých informací.

► **Přijedete na příští seminář?**

Pokud se budou probíraná témata týkat mého zaměření, velmi rád se opět zúčastním.

Ing. Vlastimil Hybrant

specialista technologie a provozních podmínek ČD Cargo

a chtějí se něco dozvědět. Překvapil mě i zájem žen v tomto technickém oboru a zájem o prezentovaný materiál.

► **Jak bylo pro tebe obtížné připravit se na prezentaci?**

Pod slovem obtížné spatřuji především potřebu najít čas na přípravu přednášky. Pro tyto účely využívám večerů a víkendů, jinak to prostě nejde. Protože téma prezentace je mi blízké a nemám problém s tvorbou grafiky, měli posluchači možnost vidět moderní hnací vozidla ve výjimečné podobě, která zatím nebyla nikde prezentována.

► **Můžeme počítat s tvou účastí i na příštím semináři? Pokud ano, jakou informaci by si rád předal pedagogům?**

Rád se dalších podobných akcí zúčastním, umožní-li mi to zdraví, čas a bude-li mi téma blízké. Pokud bude výběr námětu na mě, nabídl bych pedagogům jedno z témat: Neobyčejný život obyčejného strojvedoucího, systém brzd železničních vozidel, od koněspřežky po vysokorychlostní železnici nebo digitalizace práce strojvedoucího.



► **Vlasto, bylo to vlastně poprvé, co jsi se zúčastnil, jaký máš pocit ze semináře?**

S přednášením již mám určité zkušenosti, proto jsem věděl, do čeho jdu. Pocity z této akce jsou výhradně pozitivní. Osobně mě zaujalo, že posluchači reagovali již v průběhu přednášky, což je signál, že téma je pro ně zajímavé

leznici nebo digitalizace práce strojvedoucího.

Krásná témata, věřím, že zájem bude veliký. Vlasto, moc ti děkuji za tvůj čas, který jsi věnoval dobré věci a těším se na další setkání.

Text a neoznačené foto: Petr Tobiáš

SPOLUPRÁCE SE STŘEDNÍMI ŠKOLAMI

Exkurze žáků středních škol

Nedílnou součástí spolupráce se smluvními středními školami je organizování exkurzí na pracovištích PJ a SOKV. Podnět pro návštěvu pracoviště zpravidla vzejde ze strany školy. Prostřednictvím O10/5 se dostane ke kompetentním osobám na PJ a SOKV a s těmi se následně upřesní možnosti provozu a vyjasní organizační záležitosti.

Žáci při příchodu na pracoviště absolvují školení bezpečnosti práce s poučením o místních podmínkách, které provede pověřená osoba dané jednotky. Časový rozsah exkurze bývá v řádu hodin, málokdy přesáhne tři hodiny. Exkurze bývá zaměřena zejména na seznámení žáků s různými typy hnacích vozidel a na opravárenství, kde se jim naskytne možnost vidět technologie oprav a servisu železničních kolejových vozidel. Samozřejmě největší zájem mladé generace je o nej-

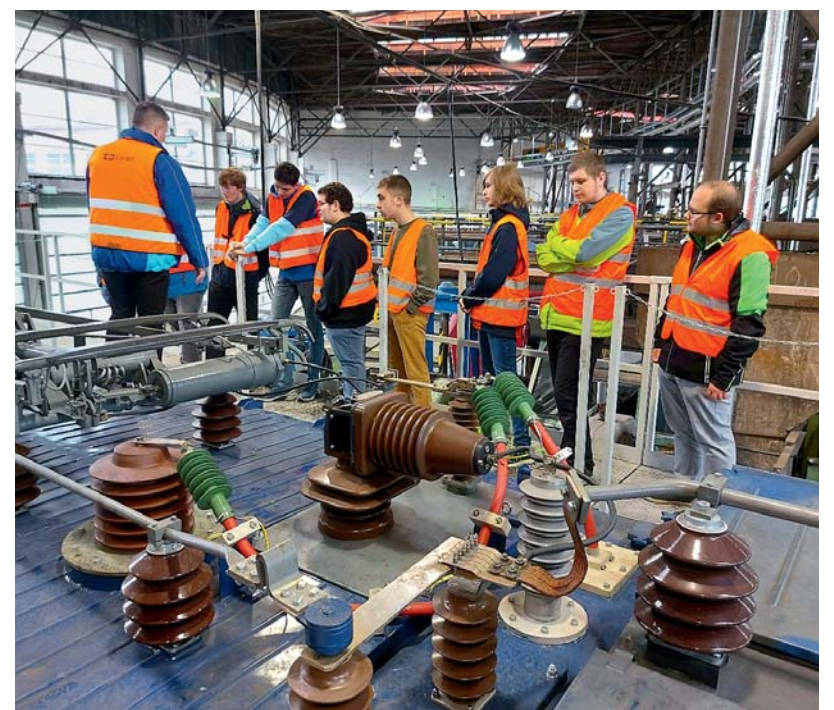
modernější lokomotivy Vectron a TRAXX. Ty bývají doslova obleženy žáky, kteří si mohou prohlédnout a osahat nejen stanoviště strojvedoucího, kde je plno elektroniky, kterou jsou tyto lokomotivy vybaveny, ale mají i možnost se podívat do strojovny a vidět další části lokomotivy. Jejich zájem o moderní techniku je bezpochyby pro naši společnost velmi potěšující, stejně tak i to, že těchto moderních lokomotiv v portfoliu naší společnosti stále přibývá.

Nedávno proběhla exkurze žáků třetího ročníku VOŠ a SPŠ strojní, stavební a dopravní, Děčín, p.o., v SOKV Ústí nad Labem, které jsem se také zúčastnil. Pod vedením paní učitelky Ing. Karly Zemanové se třída zaměřená na ekonomiku provozu seznámila s prostředím opravny hnacích vozidel. O odborný výklad se postarali strojní mistr pan Bc. Roman Valouch a Miroslav Polášek, dlouholetý zaměstnanec

ČD a později ČD Cargo, dnes již v důchodu. Svými zkušenostmi a znalostmi doslova zahrnuli žáky informacemi z železničního prostředí. Oběma bych chtěl tímto poděkovat za jejich čas, energii a nadšení, které věnovali žákům děčínské průmyslovky.

O tom, že se exkurze povedla, svědčí i velmi hezký dopis, který žáci po akci napsali.

„Odborná exkurze 20. dubna 2022 do SOKV Ústí nad Labem nám přinesla nepřehledné množství nových informací a praktických ukázek z oblasti především technické, a to hlavně hnacích vozidel. Velice si vážíme vstřícnosti a ochoty. Při těchto velice precizních přednáškách k daným hnacím vozidlům nikdo nezůstal stát a nudit se. K prohlédnutí byla veškerá hnací vozidla, která jsme si mohli prohlédnout a usednout za jízdní páky do křesla strojvedoucího a alespoň na chvíli nechat působit fantazii o našich snech, tedy práci



na železnici. Odborná exkurze na nás působila velice pozitivně a jsme velice vděční za možnost toto zorganizovat, naučit se opět něco nového a užít si nevědní zážitky, které jsou spojeny s naším oborem, který nás všechny velice baví.“

Co dodat závěrem? Jen dobrý nápad nestačí, jsem rád, že se v naší společnosti najdou schopní lidé, kteří neváhají a věnují čas mladé generaci. Je to investice do budoucnosti, která se nám jistě vyplatí.

Text a foto: Petr Tobiáš

Zapojení ČD Cargo do aktivit Společného podniku Evropská železnice

Na konci prosince loňského roku se České dráhy staly jedním z 25 zakládajících členů Společného podniku Evropská železnice (Europe's Rail Joint Undertaking).



Jedná se o pokračovatele společného podniku Shift2Rail, jehož cílem je partnerství celého železničního sektoru (včetně výrobců a dodavatelů) na výzkumu a inovacích, založené na dotačním programu Horizont Evropa pro období let 2020 až 2027. K dalším významným zakládajícím členům patří například AŽD Praha, Deutsche Bahn, ÖBB nebo PKP.

Společnost ČD Cargo se tak prostřednictvím mateřské společnosti stala rovněž partnerem tohoto konsorcia. Zapojí se v jedné z pěti řešených oblastí, a to v problematice pilotního ověřování provozu plně digitálního nákladního vlaku a dalšího rozvoje využití telema-

tiky a informatiky v železniční nákladní dopravě.

Za složité vypadající zkratkou FDFTO (Fully Digital Freight Train Operation, tedy přibližně plně digitální provoz nákladního vlaku) se skrývá „nákladní vlak budoucnosti“, v němž se v ideálním případě spojí ty nejlepší a nejspolehlivější z dostupných technologií, totiž samočinného spřáhla mezi vozy včetně hnacích vozidel, jejich napájení elektrickým proudem pomocí průběžného elektrického vedení rovněž prostřednictvím tohoto spřáhlového ústrojí a také digitální propojení jednotlivých vozů mezi sebou a s hnacím vozidlem. Takový vlak by měl v budoucnu obsahovat různou doplňkovou „inteligentní bižuterii“ v podobě senzorů na všemožná zařízení a součásti. Zatím se nejvíce uvažuje automatizovaná zkouška brzdy, identifikace posledního vozu vlakové soupravy (aktivní indikace celistvosti vlaku) a výzkum by měl ukázat, jaká další za-



Ilustrační foto: Německé ministerstvo dopravy BMDV

řízení bude možné nějakým způsobem dále uvažovat a realizovat.

V oblasti informatiky v železniční nákladní dopravě se budou zkoumat moderní způsoby zjednodušení přípravy a realizace přeprav s různými partnery (dopravci, terminály, přístavy), tj. datová výměna při plánování a řízení vlastní přepravy a snaha racionalizovat

procesy svozu a rozvozu zátěže (opět v rámci procesu plánování a řízení). Dalšími možnými tématy, kterými se bude projekt zabývat, jsou tzv. standardizované evropské „čekpointy“ v podobě odečítacích multifunkčních bran pro optickou kontrolu stavu vozidel a elektronické odečítání informací například z čipů RFID a rovněž

tzv. „geograficky univerzální stroje-doucí“ licencovaný pro řízení hnacích vozidel ve více zemích.

Tato celounijní výzkumná a inovační aktivita s jen obtížně představitelným celkovým rozpočtem téměř 1,2 mld. EUR bude samozřejmě významným způsobem spolufinancována Evropskou komisí. Ta si od výsledků slibuje kvalitativně vyšší úroveň železničního systému v oblasti fungování moderní lidské společnosti 21. století.

Společný podnik Evropská železnice je nově vzniklým subjektem a projekty pro následující roky jsou teprve ve stádiu příprav. Samozřejmě není jisté, že se všechny vize naplní a zkušenosti realizují, ale určitě by se mohlo objevit a rozvinout mnoho inovací a zlepšení ve všech oblastech osobní i nákladní dopravy, konstrukce vozidel, autonomního řízení vlaku, řízení a zabezpečení, včetně „inteligentní“ infrastruktury.

Petr Jindra

Kulatá výročí mezinárodních organizací

V letošním roce oslaví svá jubilea hned tři mezinárodní organizace.

Konkrétně jde o Forum Train Europe

(FTE, 150 let), CIT

(Mezinárodní železniční přepravní výbor, 120 let) a UIC

(Mezinárodní železniční unie, 100 let). Již u počátku těchto organizací figurovali historičtí předchůdci Českých drah. Zmiňované mezinárodní subjekty prodělaly v průběhu času organizační i tematický vývoj, v posledním období spojený s liberalizací evropského železničního trhu a oddělením provozu od infrastruktury. Podívejme se na tyto organizace blíže.

Forum Train Europe je evropské sdružení železničních podniků se sídlem ve švýcarském Bernu, které podporuje přeshraniční železniční nákladní a osobní dopravu v Evropě. Klíčovým prvkem FTE je vytvoření platformy umožňující návrh, harmonizaci a odsouhlasení jízdních řádů mezinárodních vlaků i jejich složení. Organizace datuje svůj vznik k 12. únoru 1872, kdy se v Kolíně nad Rýnem uskutečnilo

první tematické setkání. Dnes má FTE téměř sto členů z celé Evropy. Primární způsob práce tohoto mezinárodního sdružení je organizace konferencí jízdních řádů. První počítačově zpracovaný jízdní řád byl vytvořen a uveřejněn v roce 1994. Dnešní název nese organizace od 1. ledna 1997, přičemž bez účasti provozovatelů infrastruktury je od 1. ledna 2005. Liberalizovaný trh s sebou přinesl konflikty žádostí o kapacitu a potřebu transparentního procesu jejich řešení. Hlavního partnera pro FTE představuje organizace Rail-NetEurope (RNE), která sdružuje evropské provozovatele infrastruktury. Forum Train Europe je partnerem ambiciózního projektu TTR (Timetabling and Capacity Redesign for Smart Capacity Management, česky přibližně Návrh nové koncepce jízdních řádů a inteligentního přidělování kapacity), jež si klade za cíl zvýšit flexibilitu a efektivitu těchto procesů. FTE se také podílelo na vývoji systému PCS (Path Coordination System), jehož vlastníkem je RNE. Jde o mezinárodní systém koordinace žádostí o trasu vlaku ve formě internetové aplikace určené dopravcům. Zajímavostí je, že letos oslaví dva-

set let i pravidelná prosincová změna jízdního řádu, která byla poprvé realizována 14. prosince 2002.

Mezinárodní železniční přepravní výbor (zkratka CIT vychází z francouzského originálu Comité international des transports ferroviaires) byl založen v roce 1902 se současným sídlem v Bernu. CIT představuje platformu usilující o právní interoperabilitu. Hlavním cílem bylo a je jednotné užití a praktické prosazování mezivládní Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě COTIF. Pro ČD Cargo, jakožto nákladního dopravce je zejména důležitý Přípojek B Úmluvy, Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM).

Mezinárodní železniční přepravní výbor se od svého počátku snaží o to, aby se cestující či zboží z právních důvodů nezdržovali na hranicích. K tomuto úkolu připadají další jako například: standardizace právních vztahů mezi zákazníky a železničními dopravci, standardizace právních vztahů mezi železničními dopravci a provozovateli

infrastruktury, standardizace právních vztahů mezi železničními dopravci navzájem, zájmové zastupování proti státním a privátním institucím, poskytování dalších služeb, zejména poradenských a výcvikových.

Asociace CIT sdružuje 209 železničních dopravních podniků a spedičních firem zabývajících se mezinárodní osobní a/nebo nákladní dopravou. Členství je dvojí, přičemž 129 společností včetně ČD má řádné členství, zbytek jsou takzvaní členové asociování. Členové pocházejí ze 43 zemí tří kontinentů – Evropy, Afriky a Asie. Každý řádný člen má jeden hlas.

CIT pro všechny své členy shromažďuje a aktualizuje veškerou drážní legislativu, včetně mezinárodních dohod a standardizovaných smluvních dokumentů upravujících vztahy mezi zákazníky, dopravci a manažery infrastruktury. Dále jsou vydávány „Manuály“ sloužící k praktickému vyložení a popisu procedur v mezinárodní železniční přepravě zboží vyplývajících z mezinárodních dohod. Nedílnou součástí jsou různé užitečné nástroje jako formuláře, kontrolní seznamy či oběžníky. Velkým přínosem organizace CIT je možnost přímé konzultace konkrétních sporných či složitých drážních případů s drážními experty a právníky.

Mezinárodní železniční unie (zkratka vychází z francouzského originálu Union Internationale des Chemins de fer) byla založena v roce 1922 se sídlem v Paříži. UIC se v průběhu doby přetvořila do globální společnosti sdružující 207 členů z pěti kontinentů. Členství má tři podoby (aktivní členové, asociování, přidružení). Pomocí této organizace je

pokryto 800 tisíc kilometrů tratí, na kterých se ročně přepraví 2 780 miliard osobokilometrů a 9 000 miliard tunokilometrů. Členy mohou být železniční dopravci, manažeri infrastruktury, operátoři kombinované dopravy a další společnosti zajišťující služby v železniční oblasti (noční vlaky, veřejnou dopravu, vozový park apod.).

Za základ činnosti, který odpovídá i původní myšlence, se kterou organizace vznikla, je mezinárodní standardizace týkající se železniční výstavby a provozu. Za tím účelem UIC spravuje více než 670 technických předpisů. V současné době je hlavní misí UIC podpora železnice na globální úrovni s ohledem na výzvy mobility a udržitelného rozvoje.

Michal Vítěz

150 1872 2022

1902 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

1926 1950 1995 2001 2010

nafty na jednu přepravní jednotku o hmotnosti 25 tun dosahuje u nákladních automobilů zhruba 29 litrů nafty na 100 km. U motorové lokomotivy je to asi čtvrtina – 7,5 litru nafty. Bohužel i tak podíl silniční nákladní dopravy na Slovensku dosahuje téměř 79 %, zatímco železnice má necelých 20 %. A tento rozdíl se stále prohlubuje.

Nelogicky nastavená vysoká cena za dopravní cestu způsobuje nezáměr dopravců a speditérů vozit zboží přes území Slovenska. Přispívá k tomu i již zmíněná nekvalitní infrastruktura a dlouhé přepravní doby. Slovensko tak přichází o příjmy z tranzitní dopravy. „Mohu potvrdit, že kamiony přebírají už i takové zboží, jako je železný šrot,“ říká Roman Gono, generální ředitel ZSSK Cargo. Podle něho však nepřiměřenou konkurenci nepředstavují pouze nákladní automobily, ale jsou to i výhodnější podmínky a lepší infrastruktura v okolních zemích, přes které tranzit objíždí Slovensko.



Foto: Benjamín Frenko

Stát podle šéfa AROS Jána Biznárnica nedělá pro přesměrování nákladní dopravy ze silnic na železnici. Výkonný ředitel asociace Patrik Benka zase upozornil, že neexistuje konkrétní koncepce rozvoje železniční dopravy a Slovensko tak v této oblasti neplní své závazky vůči Evropské unii.

Ministr dopravy Andrej Doležal s tvrzeními asociace AROS souhlasí: „Železniční infrastruktura je v katastrofálním stavu a ovlivňuje železniční

dopravu.“ Na rekonstrukci a modernizaci tratí půjde podle Doležala téměř půl miliardy EUR z plánu obnovy a další stovky milionů EUR budou na tento účel využity z eurofondů a ze státního rozpočtu. Třicet let se podle ministra železnice zanedbávala, a proto není překvapení, v jakém je stavu. „Bude vyžadovat soustředěné úsilí a delší čas, aby se věci napravily,“ uzavřel ministr.

Michal Roh

Železniční proměny (25.)

Automobily na železnici (2.)



Jak již bylo naznačeno v předcházející části, došlo v letech po 2. světové válce k revoluční změně jak výroby osobních automobilů, tak i jejich prodeji a distribuce. V železniční části jejich přeprav se postupně prosadily speciální patrové vozy, a to nejprve v západní Evropě, a od šedesátých let i v Československu a celé východní Evropě.

V Československu byla tato změna vynucena zahájením výroby Škody 440 a později dalších variant, které jsou dodnes známé pod názvy Spartak, Octavia a Felicia. Jejich sériové výroby a distribuci nejen v tuzemsku, ale i v zahraničí (tyto vozy byly prodávány dokonce až na Novém Zélandu) již přeprava na plošinových vozech nemohla stačit. Proto bylo třeba i domácí železniční park doplnit patrovým vozem po vzoru obou německých států (NDR měla pochopitelně k západnímu Německu nejbližší, a tak se patrové vozy pro přepravu automobilů objevily ve východní Evropě nejprve zde). Vývoj byl zahájen na přelomu padesátých a šedesátých let, a to za použití podkladů východoněmeckého vagonářského průmyslu. Jeho výsledkem byl dvojitý vůz v některých ohledech upravený pro technologické postupy při výrobě v čsl. vagonkách a též dle provozních zvyklostí ČSD. Vůz, označený PP, od roku 1966 mezinárodní Laaes a od osmdesátých let pak Laaeks. Sestaven byl ze dvou stejných částí o rozvoru 6,6 m, spojených speciální šroubovkou doplněnou krátkými nárazníky. Vůz umožňoval spuštění horní plošiny pro umožnění nakládky z běžné rampy a zajištění automobilů bylo řešeno přestavitelnými klíny. Vzhledem k tomu, že od doby svého vzniku až do devadesátých let byly tyto vozy hojně využívány i pro vnitrostátní přepravy – je třeba si uvědomit, že export osobních automobilů byl v těch dobách mnohem slabší než dnes, a navíc neexistovala speciální silniční vozidla pro přepravy automobilů – bylo snahou tyto vozy vytěžovat i směrem k nakládce nových automobilů. Proto bylo možné vozy po úplném spuštění horní plošiny využívat jako běžné



Nákladní expres, vedený lokomotivou 387.0 „Mikádo“ a vezoucí zásilku automobilů VW „Brouk“, projíždí v roce 1967 stanicí Roudnice nad Labem. O cílové destinaci těchto vozů můžeme bohužel jen spekulovat. **Sbírka: Jiří Maurenz**

nízkostěnné vozy. Je ovšem otázkou, zda se toto řešení uplatnilo v praxi nebo zda zůstalo jen u teoretických představ. Tyto vozy jsou v parku Škody Mladá Boleslav v provozu dodnes, v počtu 267 ze 360 vyrobených, a nasazovány jsou přede-

Scmms) i šestinápravových Px (dnes Sammp), byly z východoslovenských překladišť přepravovány sovětské automobily pro tuzemské a pravděpodobně i zahraniční příjemce. Důvodem přeprav v takovýchto typech železničních



Vzácná fotografie vozů Škoda Garde, připravených k železniční přepravě v Bratislavských automobilových závodech někdy v osmdesátých letech. **Repro: časopis Motoristická současnost**

vším na relace směr Polsko. Za svůj dlouhý život přepravily již několik generací automobilů a není vyloučeno, že se na svých plošinách dočkají i masovějšího nástupu zcela nových konstrukcí automobilů, například elektromobilů. Přeprava nových osobních automobilů v jednovrstvém ložení ovšem v šedesátých a sedmdesátých letech z československých kolejí zcela nezmizela. Na plošinových vozech, zpravidla řad Oa (dnes

vozu bylo zřejmě zpětné vytěžování vozů přepravujících směrem do Sovětského svazu těžké hutní a strojírenské výrobky (ať už si pod těmito pojmy představíme cokoli...).

Při popisu výroby a distribuce nových automobilů v Československu v dobách před rokem 1989 je třeba vzpomenout jednu dobovou specialitu, tzv. exportní souběhy, resp. přepravy s nimi související. Je celkem známo, že automobily určené pro náročnější trhy tzv. vyspělých kapitalistických států byly vyráběny v poněkud lepší kvalitě a s doplňky snažícími se východoevropské vozy alespoň trochu přiblížit nárokům tamních zákazníků a také přizpůsobit je místním podmínkám silničního provozu – typickým příkladem je montáž volantu a celého řízení vpravo u automobilů určených pro britské ostrovy. Tato vylepšená či jinak exotická vozidla ovšem občas neprošla přejímkou u zahraničního obchodníka – mnohdy i z důvodu až banálních poškození jen u některých automobilů – a celá zásilka byla vrácena zpět do Československa. Zde pak byly tyto tuzemské vozy s puncem „Západu“ prodávány v Tuzexu za tzv. odběrní



Zásilka vozů Škoda 110 R, vyrobených v závodech Kvasiny, je někdy v sedmdesátých letech připravena k odvozu z železniční stanice Solnice. **Repro: časopis Motoristická současnost**

poukázky, neboli lidově bony. Automobily tak byly přepravovány železnici nejprve do některého západoevropského státu, a pak byly, zpravidla na stejných železničních vozech, přepravovány zpět do některé ze stanic na síti ČSD. Pro automobily určené pro prodej v oblasti Prahy to byla stanice Praha-Ruzyně, kde se nacházela vykládací rampa podniku Mototechna. Toto řešení „uspokojování poptávky po nových osobních automobilech“ fungovalo až do počátku devadesátých let, kdy se změnou poměrů ztratilo smysl.

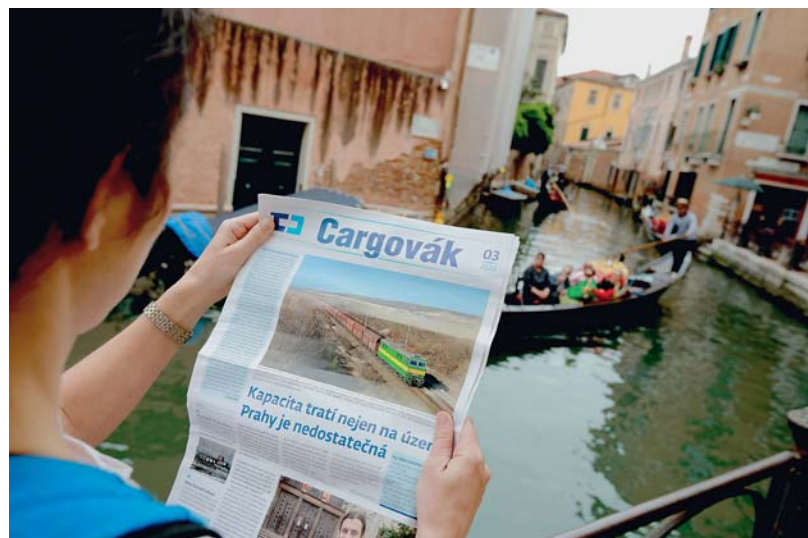
dukce tehdejšího československého automobilového průmyslu, v té době prakticky jen AZNP (Automobilové závody národní podnik) Mladá Boleslav, a výrazně slabší proudy přeprav nových automobilů, které byly realizovány téměř výhradně jen jako vozové zásilky k domácím i zahraničním příjemcům. Zásilky pochopitelně měly vysokou prioritu a bývaly přepravovány v nákladních vlacích vyšších kategorií.

V těch dobách se samozřejmě na síti ČSD neodehrávaly jen přepravy z AZNP Mladá Boleslav, resp. dalších závodů v Kvasinách a Vrchlábí, ale probíhaly zde i přepravy vozů zahraniční provenience. V největší míře to v importním směru byly výše zmíněné automobily sovětské výroby, doplňované vozy z NDR, Trabanty a Wartburgy, otázkou je, zda v těch dobách k nám byly po železnici importovány i vozy západních výrobců, v omezené míře prodávané v síti prodejen Mototechna a Tuzex. Určitě jsou doloženy tranzitní přepravy vozů Volkswagen z Německa a Volvo ze Švédska mířící přes československé území do Rakouska, Itálie, Jugoslávie nebo i Turecka. Zajímavou epizodou té doby je montáž automobilů Škoda 743 „Garde“ v Bratislavských automobilových závodech (BAZ, dnes VW Devínská Nová Ves) v letech 1982–1987. Šlo o jedinou sériovou výrobu v tomto závodě před rokem 1989 a část nových vozů byla i odtud expedována po železnici.

K dalším výrazným změnám v přepravách osobních automobilů došlo po roce 1989. O těch bude pojednávat další díl tohoto cyklu.

Martin Boháč

Foto měsíce



S Cargovákem na cestách. Snímek s tímto názvem pořídil náš kolega Vlastimil Hybrant a doplnil jej vtipným komentářem, že i kapacita plavebních kanálů v Benátkách je někdy nedostatečná ©.



Překládka a přeprava sovětských automobilů v Československu v roce 1973
Sbírka: Jiří Maurenz