

Výluky, výluky a zase výluky

Je tu léto, stavební práce jsou v plném proudu a výrazně komplikují železniční provoz. Stejně jako každoročně, i letos se musíme vypořádat se schizofrenní situací, kdy na jedné straně stojí potřeba modernizace železniční infrastruktury a na druhé pak značné provozní obtíže. V letošním roce je z provozu vyloučená téměř celá trať mezi Brnem a Českou Třebovou, velké problémy jsou na úsecích Choceň – Ústí nad Orlicí a Poříčany – Velim. Přepravy do Německa negativně ovlivňují modernizační práce na německém úseku tratě do Drážďan. A pokračovat bychom mohli dál... Výluky mají negativní dopad na plynulost provozu, jsou náročné na personální kapacity, jejich důsledkem je i prodlužování oběhu vozů. Se všemi výše uvedenými negativy se musí vypořádat všichni dopravci, jen mám pocit, že zákazníkům se dopad výluk vysvětluje stále obtížněji. A jejich nespokojenosti se nelze divit, už to trvá příliš dlouho. Namísto vymyšlení nových produktů pro rostoucí objemy zboží však musíme vymýšlet, kudy bude zboží vůbec možné přepravit a za jakých podmínek. Nechci být přehnaným pesimistou, ale nemyslím si, že v následujících letech by se situace výrazně zlepšila. Jen si nějak neumím představit přechod zboží ze silnice na železnici...

Michal Roh



4. dubna 2022 byl na známém viaduktu u Noviny zvětšen vlak Pn 52016 z Liberce do Děčína st.hr. V jeho čele stanuly lokomotivy 753.765 + 753.762, kterým na postřku pomáhalo dvojčte „bizonů“. Vlaky s cisternami z firmy OLEO CHEMICAL jezdily dříve do Děčína přes Mladou Boleslav a Všetaty. V současné době jsou z Liberce směřovány po ekonomicky výhodnější trase přes Českou Lípou.

Foto: Petr Holub

OBSAH

03

Staré nádraží v Mimoni

Na starém nádraží v Mimoni je zase pořádně rušno. Na zdejší vlečce se nakládá dřevo, z další vlečky odváží ČD Cargo ucelené vlaky s obilím.



05

Oslavy 120 let provozu na zubačce

Ve dnech 2. – 3. července 2022 se uskutečnily oslavy 120. výročí zahájení provozu na ozubnicové trati Tanvald – Kořenov. Program akce byl bohatý, návštěvníci se mimo jiné mohli svést důlním vláčkem.



K 1. červnu 2022 došlo k personální změně v představenstvu společnosti ČD Cargo. Jeho dva nové členy bychom čtenářům Cargováku chtěli postupně představit formou rozhovoru. Začneme panem Zbyszkiem Waclawikiem.

► Co vše spadá do vaší kompetence člena představenstva?

Primárně je to obchod a vše, co s ním souvisí. Organizačně řídím tři odbory – odbor obchodu, odbor podpory prodeje a nově vzniklý odbor business development. Od posledně jmenovaného odboru si slibují lepší zmapování trhu v jednotlivých segmentech ekonomiky (například metalurgie) a s tím související aktivnější a cílenější zapojení ČD Cargo do různých rozvojových projektů. Mám na starosti i agendu týkající se mezinárodních projektů, například iniciativu Rail Freight Forward a další. S kolegy řešíme využití nových terminálů kombinované dopravy v Mošnově, Nymburce atd.

► Nemohu si odpustit otázku týkající se pozice ČD Cargo na dopravním trhu. Jak ji vnímáte vy?

Myslím si, že ČD Cargo je zdravá společnost se silnou pozicí na dopravním trhu nejen v České republice. Co se týče tuzemského trhu, zde jsou karty



Zbyszek Waclawik

Foto: Archiv ČD Cargo

Železnice má spoustu příležitostí

již dávno rozdány. O každou novou přepravu pak svádíme boj s konkurencí s negativním dopadem na realizační cenu. Licenci k provozování železniční nákladní dopravy má v České republice více než stovka subjektů. Těch aktivních je okolo čtyřicítky. Bohužel liberalizace z mého pohledu nepřinesla navýšení objemů přeprav po železnici ani zvýšení jejich kvality, ale podepsala se právě na výši cen a marží se všemi negativními důsledky. Nižší tržby znamenají méně peněz na investice atd. Je to začarovaný kruh. Na tuzemském trhu je proto našim prvořadým cílem udržet alespoň stávající podíl. Další tržby úspěšně hledáme v zahraničí, kde náš tržní podíl pozvolna roste.

► Stál jste u zrodu dceřiné společnosti v Polsku, rozjžděl jste zde obchodní i dopravní aktivity. Myslíte, že se vám zkušenosti s rozjezdem polské dceřinky budou nyní hodit?

Již jsem zmínil, že jedním z receptů, jak navýšit tržby, je expanze na zahraniční trhy. A myslím jsem si to i v minulosti, kdy jsme začínali rozvíjet aktivity tehdejší společnosti Koleje Czeskie. Museli jsme se naučit hospodařit s lokomotivami a vozy, spolupracovat s dalšími partnery. A to vše co

Železnice má spoustu příležitostí

Dokončení ze str. 1

nejefektivněji. Dnešní „dceřinka“ CD Cargo Poland působí na stejných principech a výsledkem je přeprava přibližně 4 mil. tun zboží ročně. A potenciál zde stále vidím dost velký, zejména v přepravách z a do baltských přístavů. Ale není to jen o Polsku. V představenstvu jsme zajedno, že další možnosti nabízí balkánský trh. Proto jsme podpořili kroky mířící k založení další dceřině společnosti v Srbsku a k získání oprávnění k provozování železniční nákladní dopravy ve Slovinsku. Baltské přístavy jsou dlouhodobě přetížené, potřebujeme proto mít možnost zajíždět i do těch jaderských bez toho, že bychom museli spoléhat na někoho dalšího. Není to jen o legislativě, ale potřebujeme mít i odpovídající lokomotivy a dostatečný počet vozů.

► **Vše okolo nás zdrazuje, výrazně stoupají i náklady ČD Cargo. Je to možné promítnout do realizačních cen?**

Raketově stoupá cena elektrické energie, trakční nafta je dražší, výrazně rostou i náklady na náhradní díly. Již ze slova „železnice“ je zřejmá spojitost s železem a hutnictvím a podívejte se, jak rostou ceny hutních produktů. Promítnutí zvyšujících se nákladů do cen je tedy naprosto nezbytné. Jinak ČD Cargo nemá šanci přežít. A domnívám se, že většina našich zákazníků potřebuje mít ČD Cargo jako dopravce, který je dlouhodobě schopný garantovat kvalitu i kvantitu přeprav a bude disponovat moderním vozidlovým parkem. Z jednání, která již proběhla a z těch, kterých jsem se již osobně zúčastnil, mám pocit, že naši obchodní partneři navyšování cen chápou. I přesto musím říct, že jednání o cenách na nový obchodní rok rozhodně nebudou jednoduchá. Bude to o silných argumentech podložených reálnými čísly i o trpělivém vysvětlování.



Zbyszek Waclawik byl u začátků dceřině společnosti v Polsku. Dnes patří CD Cargo Poland na polském trhu k renomovaným dopravcům. Foto: Tomáš Ságner

► **Doba je turbulentní. Jaké vidíte hrozby a příležitosti pro železniční nákladní dopravu?**

Svojí povahou jsem optimista, proto si myslím, že železnice má spoustu příležitostí. Zároveň je jasné, že „bez práce nejsou koláče“. Velkou příležitostí je již zmiňovaná expanze na zahraniční trhy. Válčný konflikt na Ukrajině ukázal, jak je důležité být připravený na nové obchodní příležitosti. Operativně a velice rychle jsme dokázali zajistit přepravy humanitárního zboží i vojenské techniky. Díky tomu, že působíme v tolika evropských zemích, můžeme flexibilně nabízet různé

přepravní trasy a ve spojení s naší dceřinou společností ČD Cargo Logistics i různé přepravní technologie. Zbožové toky se mění a my se tomu musíme přizpůsobovat.

Další příležitost vidím v kombinované dopravě. Využití jedné přepravní jednotky více dopravními módy je podle mne jedinou z cest, jak efektivně navýšit podíl železniční dopravy na úkor silnice. Každý z dopravních módů má co nabídnout – železnice rychlost a efektivitu na delší vzdálenosti, silnice zase flexibilitu na první a poslední míli. V minulosti jsme dokázali, že umíme spolupracovat i s říční dopravou. Zaji-

mává je určitě myšlenka podpory této kooperace zavedením limitace kilometrů pro silniční dopravu, podobně jako v sousedním Rakousku. To by v řadě projektů příznivě ovlivnilo naši pozici. A jako o příležitosti se samozřejmě musím zmínit i o přepravách energetické dřevní štěpky nebo komunálních odpadů. Ty ovšem také úzce souvisejí s intermodalitou.

A kde vidím hrozby? V neustále se zvyšujících nákladech, v nestabilitě globálních trhů, v nedostatku kvalifikovaných zaměstnanců nebo v nedostatečné kapacitě železniční infrastruktury. Velký problém také může nastat tehdy, pokud

se nenačme uvažovat ještě více prozákaznický – nejen v obchodě, ale i v provozu, a to na všech úrovních. Měl jsem možnost stát i na té pomyslné druhé straně, proto jsem přesvědčený, že je stále co zlepšovat.

► **Odhlédněme alespoň na okamžik od práce. Prozradíte nám, jaké máte koníčky? Jak trávíte volný čas?**

Co se týče mých koníčků, tak volný čas se snažím trávit hlavně s rodinou. Se syny se třeba rád účastním srazů veteránů. A když je trochu více času, relaxuji na golfu.

Připravil: Michal Roh

Tenisový turnaj ČD Cargo

Ve čtvrtek 23. června 2022 se v areálu VISTA RESORT & CLUB Praha uskutečnil již 16. ročník tenisového turnaje čtyřher ČD Cargo. Téměř tropické letní počasí přivítalo v nádherném tenisovém resortu na tři desítky hráčů z řad obchodních partnerů, které doplnili zástupci pořádkující společnosti ČD Cargo.

Turnajem provázel oblíbený sportovní moderátor David Kozohorský, úvodní slovo pak obstaral člen představenstva ČD Cargo Zbyszek Waclawik. Hráči byli rozlosováni do třech základních skupin, do kterých byli předem nasazeni nejlepší tři páry z posledních ročníků. Z bojů v základních skupinách vzešli postupující do vyřazovacích zápasů turnajového pavouka. Do pozdních odpoledních hodin a ve vyčerpávajícím horku se rozhodovalo o konečném pořadí. I přesto, že většina hráčů se přijela na turnaj především pobavit a tenisem zrelaxovat, byla cítit i ta

správná sportovní rivalita a touha po vítězství.

Při letošní absenci výborných slovenských tenisových deblů a po za-

váhání některých favoritů ve finálovém zápase překvapivě zaskočil pár Šiler/Stejskal (ČD Cargo/Kubota) loňské vítěze Fiškandl/Mařík (LPR

Blatná) a získal tak pro ČD Cargo premiérový titul na tomto turnaji. V těsném souboji o třetí místo pak udolal pár Tauber/Révész (SŽ/ČD) další blatenský pár Pýcha/Müller.

Po celý den byl pro hráče a hosty zajištěn nejen nezbytný pitný režim a služby fyzioterapeuta, ale také

výborný catering. Z turnaje odjížděli spokojeni nejen vítězové, ale i všichni ostatní, kteří prožili krásný sportovní tenisový den se společností ČD Cargo. Již nyní se těšíme na další ročník!

Text: Zdeněk Šiler
Foto: Archiv ČD Cargo



Úvodní slovo obstaral člen představenstva Zbyszek Waclawik.



Finálová čtyřka turnaje

Na skok do staré Mimoně

Další článek o zajímavých přepravách dopravce ČD Cargo nás zavede do Mimoně, města v okrese Česká Lípa, jež leží na železniční trati Děčín – Česká Lípa – Liberec. Avšak ne vždy tomu tak bylo...

Mimoňské staré nádraží bylo otevřeno roku 1883 jako koncová stanice tratě Rakouské společnosti místních drah (ÖLEG) Česká Lípa – Mimoň. Nádraží bylo umístěno v dolní části města, tedy na opačné straně než to současné. Původně dráha měla pokračovat přes Stráž pod Ralskem, Osečnou a Český Dub do Hodkovic nad Mohelkou. V projektu se angažoval hrabě Hartig a jeho konsorcium, které obdrželo i koncesi na stavbu dráhy, ale bohužel hrabě nesehnal dostatek peněz na stavbu. Další koncesi získal kníže Schwarzenberg, který chtěl trať postavit v poněkud odlišné trase. 1. listopadu 1883 v 10:00 hodin uvítali

na starém mimoňském nádraží první vlak z České Lípy. Místní starosta Ignatz Mattauch neopomněl zdůraznit, že jistě „bude moct podobně řečnit u příležitosti prodloužení dráhy do Hodkovic nad Mohelkou“. To však ještě netušil, že bude trvat dlouhých 17 let, než se Mimoň dočká pokračování dráhy, která nakonec povede ve zcela jiné trase a jiným směrem – přes nově zbudované horní nádraží na Jablonné v Podještědí a Křižaneckým sedlem do Liberce. 1. června 1887 převzaly provoz na lokálce Rakouské státní dráhy a roku 1898 byla včleněna do budované transversální dráhy Řetenice – Lovosice – Česká Lípa – Liberec. V Mimoně bylo vybudováno nové, již zmíněné horní nádraží, vzdálené od centra města cca 3 km a ze zbylé části původní lokálky, tedy od nového mimoňského nádraží na staré nádraží se stala už jen vlečka pro nákladní dopravu.



Legendární „brejlovec“ 753.301 při posunu na vlečce ve staré Mimoně



Manipulační vlak 86121 z Děčína nákladního nádraží s cílovou stanicí Mimoň. Ani jeden vůz však není do této železniční stanice určený. Vozy hned za lokomotivu budou přistavené na vlečku místního Agra k nakládce obilnin, poslední tři vozy Eas na vlečku na staré mimoňské nádraží.

Mimoň staré nádraží leží ve východní části města. Osobní doprava zde byla zastavena 29. dubna 1899, pro veřejnou nákladní dopravu trať sloužila až do roku 1932, poté byla definitivně přeměněna na vlečku. Pravidelná nákladní doprava zde příležitostně fungovala ještě po rozdělení ČD v roce 2007, nicméně postupně pravidelný odsun dřeva slábnul, až postupně nákladní doprava zanikla. S rozšířením kůrovce v roce 2020 začala v okolních lesích intenzivní těžba poškozeného dřeva, která postupně vyčerpala kapacitu železniční stanice Mimoň do takové míry, že nakládka jednotlivých vozových zásilek zde nebyla možná, neboť se primárně upřednostňoval odsun ucelených souprav, a to nejen dopravce ČD Cargo.

V roce 2021 se ve spolupráci se Správou železnic povedlo železniční vlečku do Mimoně starého nádraží obnovit, aby bylo možné u místní pily opět nakládat jednotlivé vozové zásilky. Kapacita vlečky je sice pouhé tři „velké“ nákladní vozy, nicméně

i takový objem dokáže odlehčit automobilové dopravě přes město Mimoň. Obsluha zdejší vlečky probíhá v rámci Mn 86121/86120 jedoucího z Děčína do Brniště a zpět, tedy bez navýšení náležitostí na obsluhu. Během dubna byl nově vytvořen tarifní bod Mimoň staré nádraží, čímž se nakládka dřeva na zdejší vlečce stala pro zákazníky ČD Cargo finančně ještě zajímavější.

Zhruba v ¼ vlečky odbočuje vlečka Agro Mimoň, kde se pravidelně nakládají ucelené soupravy obilnin. Obsluha je zpravidla také v režii ČD Cargo. Další vlečky již patří do historie. Šlo především o odbočky do bývalého vojenského prostoru Ralsko, jenž okupovala Ruská armáda. V minulosti zdejší vlečkový komplex sloužil také na nakládku uranu, ale po výstavbě vlečky z Brniště do Stráže pod Ralskem byla překládka z automobilů na železnici v této oblasti ukončena, ale o tom snad zase někdy příště...

Text a foto: NT

Zajímavosti z provozu

Přepravy PHM

Kromě již klasických přeprav dřeva z kůrovcové kalamity se na vedlejších neelektrifikovaných tratích můžeme setkat i s přepravami jiných komodit. Například na Českolipsku se jedná

o přepravy pohonných hmot. Konkrétně se jedná o vlaky v relaci Leuna Werke – Česká Lípa s určením pro firmu Vendys. Ložená souprava bývá do Če-



ské Lípy zpravidla navedena v pondělí v ranních hodinách, následující dny je postupně přistavena na vlečku, přičemž odvoz prázdné soupravy je nejčastěji zajištěn ve čtvrtek na zpátečním manipulačním vlaku.

Ložená souprava jezdí zpravidla v časných ranních hodinách, a tak je její jízdu možné zdokumentovat jen v případě zpoždění. Na snímku Antonína Němečka je zachycen Mn 86121 Děčín – Česká Lípa s dvojičí brejlovců 750.338+753.301 s postrkem 742.130+225 v železniční stanici Stružnice, kde vyčkává na předjetí rychlíkem dopravce Arriva vlaky.

Odklon přes Slaný

Dne 22. června 2022 projel po trati Most – Louny – Kralupy nad Vltavou



mimořádný odklonový vlak Pn 53379, v jehož čele stanula trojice lokomotiv. Dvě modernizované lokomotivy 742.736, 742.741 a nerekonstruovaný „kocour“ 742.431. Vlak přepravoval vozy s nástavbami Innofreight loženými dřevní štěpkou z pily v Plané u Mariánských Lázní do Hněvic. Důvodem pro zave-



dení odklonu byla výluka jedné z kolejí v traťovém úseku Trmice – Ústí nad Labem, přičemž po nevyložené koleji nebylo možné převézt mimořádnou zásilku (Innofreighty). Martin Boháč vyfotografoval tento zajímavý vlak před zastávkou Telce.

Michal Roh



Představujeme útvary generálního ředitelství ČD Cargo (6.)

Odbor procesního inženýringu

Hlavní náplní tohoto odboru je koordinace a vytváření podmínek pro realizaci strategických změn a racionalizaci činností v ČD Cargo a spolupodílení se

na řízení změn v koordinaci s odbornými útvary napříč ČD Cargo. Odbor má rovněž na starosti celý ICT (informační a komunikační technologie) roz-

počet, vykonává řízení a dohled nad všemi projekty a také vykonává funkci ICT garanta pro naši společnost.

Odbor je v přímé působnosti finančního ředitele a tvoří jej tři oddělení:

Oddělení Architektury ICT má za úkol udržovat dlouhodobou koncepci rozvoje systémů v souladu s obecným rozvojem IT a směřováním ČD Cargo (tzv. Enterprise architektura) a udržovat datovou základnu pro provozní a obchodní systémy ČD Cargo.

Oddělení Analýzy a rozvoje ICT pak dle stanovené koncepce architektury ICT rozvíjí a doplňuje funkčnosti systémů ČD Cargo v souladu s aktuálními potřebami uživatelů a s požadavky, které jsou dané změnou prostředí (platná legislativa, mezinárodní dohody, ujednání s partnery).

Projektová kancelář má pak za úkol řídit veškeré projekty. Centrálně koordinuje všechny projekty ve společnosti, je odpovědná za sestavení jednotlivých projektových týmů, za projektovou dokumentaci a hlavně se stará o to, aby se realizací svěřeného projektu splnila očekávání vedení společnosti.

V podstatě tedy jakákoliv změna v IT, která je v ČD Cargo realizována, „prochází“ O20. Daná realizace probíhá podle metodiky TOGAF. Vše začíná již v rámci definice jakéhokoliv požadavku do IT, při němž se navrhuje architektonický koncept řešení – zjed-

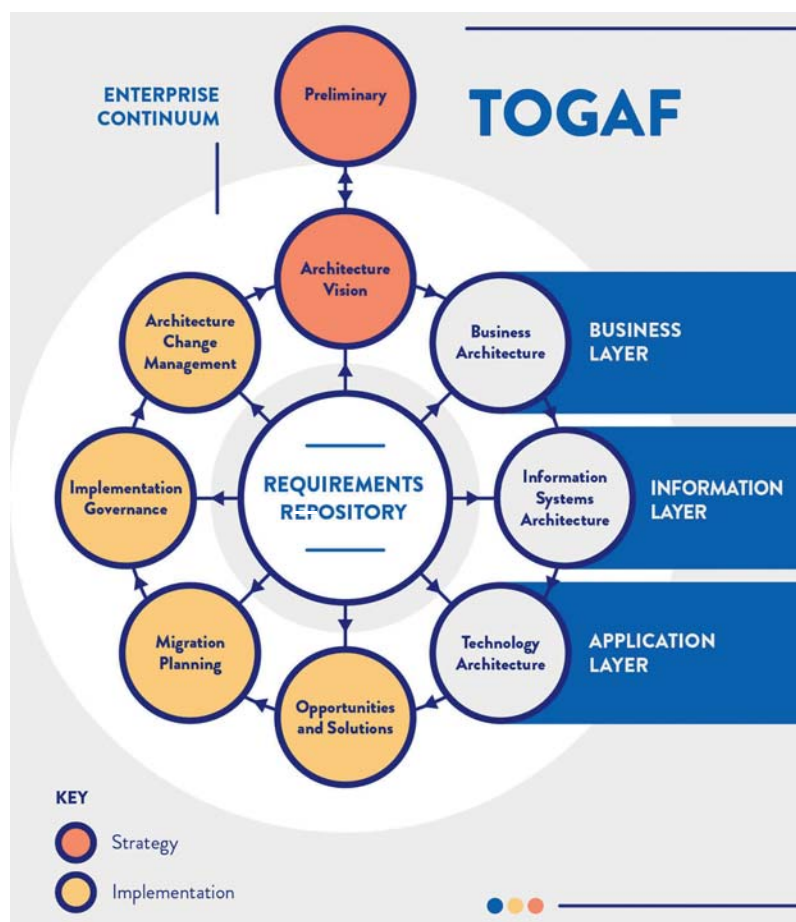
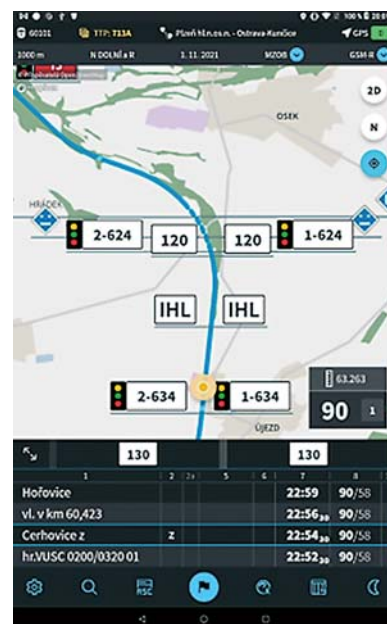
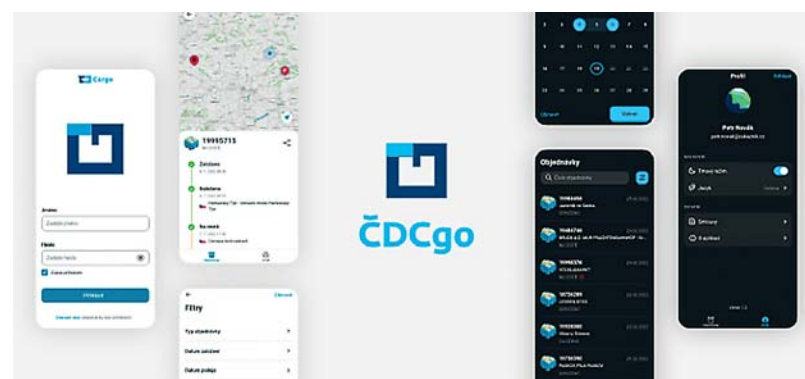


Schéma řízení architektury TOGAF



Ukázka navigace pro strojvedoucí



Aplikace ČDcgo

nodušeně proběhne úvaha nad tím, jakým způsobem a v jakém systému bude požadavek realizován. Následně probíhá jeho detailní analýza, kterou má na starosti Oddělení Analýzy a rozvoje ICT. V rámci ní pak vznikne detailní zadání na úpravu dotčeného in-

formačního systému, případně na vytvoření nového. Zadání se následně předá Projektové kanceláři, která je následně odpovědná za to, že implementace proběhne dle dané analýzy a podle domluveného harmonogramu.

Luděk Ehrenberger

Ředitelem „dvacítky“ je zkušený IT odborník Ing. Luděk Ehrenberger. Společně s ním představíme čtenářům Cargovákovi činnost odboru konkrétněji a podrobněji.

► V ČD Cargo jste měl možnost působit již v minulosti. Jak vnímáte změny, kterými společnost od té doby prošla?

V ČD Cargo jsem působil od jeho vzniku v roce 2007, ale na železnici pracuji již od roku 1995. Začínal jsem jako signalista, potom jako výpravčí. Na ČD Cargo jsem začínal jako vedoucí směny, později jsem přešel na O20, kde jsem měl na starosti rozvoj provozních systémů. V roce 2015 jsem z firmy odešel do soukromého sektoru a v roce 2020 se vrátil zpět. Co se týče změn v IT, společnost prošla velkými změnami. Na začátku bylo nutné postupně rozdělit informační systémy, které byly společné v rámci unitární železnice (například ISOŘ). Dále bylo nutné postupně modernizovat původní systémy (například CEVIS). V roce 2012 tak vznikly dva páteří provozní systémy celého ČD Cargo, a to DISC OŘ a PRIS. Pro důkaz, jakými změnami IT za 15 let na ČD Cargo prošlo, můžeme použít množství datových vazeb (integrací) mezi jednotlivými systémy. V roce 2007 jich bylo přibližně 10, aktuálně jich evidujeme cca 200.

► O projektu MOMIS jsme čtenáře na stránkách Cargovákovi průběžně



Ing. Luděk Ehrenberger

Foto: Archiv ČD Cargo

informovali. Jaké další projekty řeší v současné době projektová kancelář?

Aktuálně kromě projektů souvisejících s implementací ETCS do hnacích vozidel řešíme tři zásadní IT projekty týkající se modernizace našich klíčových informačních systémů. Ten z našeho pohledu nejdůležitější je PRIS, kde bychom na začátku příštího roku měli uvést do provozu zmodernizovanou verzi, která umožní jak na tabletu (mPRIS) tak na PC (PRIS) plnohodnotnou práci staničních zaměstnanců při sestavě vlaku či obsluze manipulačních míst. Další důležitý systém, jehož kompletní modernizace probíhá, je systém pro dirigování vozů ÚDIV. Jeho spuštění

předpokládáme po prázdninách roku 2023. Poslední systém, kde probíhají práce, je systém pro plánování a docházku APS, u kterého je předpoklad nasazení začátkem roku 2024.

► Od letošního července mají zákazníci možnost využívat novou aplikaci ČDcgo. Můžete nám přiblížit její vývoj a také představit její výhody?

Od června jsme v rámci zákaznického portálu Eroza spustili aplikaci s názvem „Sledování“, kde naši zákazníci najdou informace o průběhu jízdy svých zásilek či prázdných vozů jedoucích na nakládku. Mobilní aplikace ČDcgo vznikla jako další možnost tyto informace získat. Zákazník se tak ke

všem potřebným informacím dostane na svém telefonu opravdu na pár kliknutí. Její vývoj byla pro nás velkou výzvou. Co mám informace, žádný jiný nákladní dopravce takovou aplikaci ne nabízí. V rámci vývoje také probíhala poměrně velká diskuse nad jejím designem. Nakonec ale vývoj trval pouze 3 měsíce a aplikace vypadá podle našich představ. Samozřejmě jedna věc je, že máme moderní mobilní aplikaci, druhá věc je, jaká data zobrazuje. V této oblasti budeme muset společně s našimi partnery ještě zapracovat.

► Připravujete rozvoj dalších systémů, které našim obchodním partnerům usnadní komunikaci s námi apod.?

Co se týká výměny dat se zákazníky, plánujeme rozvoj jak zákaznického portálu Eroza, tak mobilní aplikace ČDcgo. Úpravy, které chystáme, souvisí se snahou co nejvíce elektronizovat předávání informací mezi námi a zákazníkem. Doufáme, že až se naše mobilní aplikace dostane mezi zákazníky, umožníme jejím prostřednictvím předávat informace například o naložení vozu či jeho vyložení, případně i další zprávy, které využijeme při řízení práce v obvodu stanice.

► Na podzim 2021 jste uvedli do rutinního provozu systém pro strojvedoucí NavTrain, jaký bude další rozvoj aplikací pro strojvedoucí?

Ano, vloni na podzim se nám podařilo spustit systémové řešení zpra-

cování elektronické formy TJŘ (traťových jízdních řádů) a TTP (tabulek traťových poměrů) do tabletů strojvedoucích v podobě systému NavTrain. Jedná se o pasivní asistenční systém, který zlepšuje orientovanost strojvedoucího během jízdy a snižuje riziko lidských chyb způsobených nepozorností. Základem je projekce jízdy do pohyblivé mapy/tabulky 9, včetně akustického a vizuálního upozornění na případné blížící se nebezpečí nebo na jízdu v rozporu s aktuálně platnými podmínkami na tratích.

V letošním roce předpokládáme vytvoření simulátoru pro strojvedoucí, který výrazně zjednoduší proces seznámení se změnami TTP. Ty se budou provádět tak, že strojvedoucí si v NavTrain vybere trať, kde chce simulovat jízdu, tuto si virtuálně projde s tím, že si bude moci zobrazit změny aktuálních prvků oproti stavu poslední jízdy.

Kromě aktuálního projektu „elektronický provozní záznam“ (EPZ), který odstraní nutnost vyplňovat papírový provozní záznam, letos počítáme s postupným spouštěním dalších podpůrných aplikací v rámci konceptu digitální pracoviště strojvedoucích (DPS) – evidence rychloměrných proužků, hlášení strojvedoucích nebo předávka hnacího vozidla. Dále bychom letos rádi spustili, alespoň do zkušebního provozu, možnost elektronického seznámení strojvedoucího s vlakovou dokumentací.

Připravil: Michal Roh

Oslavy 120. výročí provozu na zubačce

Oslavy 120. výročí zahájení provozu na naší jediné ozubnicové dráze z Tanvaldu do Kořenova zahájily o víkendu 2. – 3. července sérii akcí, které se v letošním roce na této trati uskuteční. A oslavy to byly skutečně velkolepé.

Návštěvníky nejen z Prahy dopravil v sobotu do Kořenova zvláštní expres, stejný spoj pak odjel do Prahy v neděli v podvečer. Velkým lákadlem byly jízdy parních vlaků z Kořenova do pol-

ské stanice Szklarska Poręba Górna, v jejichž čele se ukázala „rosnička“ 464.202, které na postrku pomáhala „bardotka“ 749.250. Po oba dny mohli cestující využít zvláštní vlaky s „rakušankami“ T 426.001 a 003, kterým na náročné horské trati vypomáhaly lokomotivy ČD Cargo – „elektronici“ 743.002 a 008. Nutno dodat, že stroj s číslem 008 s novým zeleným nátěrem se stal skutečnou ozdobou celé akce a poděkování patří všem, kteří se o obnovu jeho laku zasloužili.



Součástí akce byla i malá výstava železničních vozidel na kořenovské stanici.
Foto: Michal Roh



Ozdobou oslav byl „elektronik“ 743.008 ČD Cargo. Antonín Němeček ho se zvláštním vlakem vyfotografoval v Dolním Polubném.

Ve stanici Kořenov si zájemci mohli prohlédnout jak muzeum ozubnicové dráhy, tak malou výstavu lokomotiv. Bohatý byl i doprovodný program v podobě výstavy hasičských a historických automobilů, různých prodejních stánků a hudebních vystoupení. Návštěvníci se mohli svést na ruční drezině, stejně jako vláčkem důlní dráhy. V neděli 3. července došlo ve stanici Kořenov k setkání Rakousko-uherského císaře a Pruského krále u příležitosti slavnostního otevření

trati. Historickými autobusy bylo možné se z Kořenova svést například na Jizerku nebo do Příchovic.

Akce připravená ve spolupráci Železniční společnosti Tanvald a Českých drah se vydařila. Výsledkem byly stovky spokojených návštěvníků, které si z Kořenova odvážely spoustu příjemných zážitků a díky našim lokomotivám i povědomí o naší společnosti.

Michal Roh

Nové spojení po středním koridoru

Ázerbájdžánská železniční společnost ADY Container přidala pro přepravu nákladu přes Černé moře druhé námořní spojení. Loď plující mezi gruzínským přístavem Batumi a rumunským přístavem Konstanta zvýší kapacitu na tzv. středním koridoru.

Společnost ADY Container realizuje toto spojení s 6 odjezdy měsíčně ve

spolupráci se společností ASCO (Ázerbájdžánská kaspická přepravní společnost). Námořní cesta přes Černé moře je jednou z možných tras středním koridorem. V Konstantě je náklad přeložen na vlak, aby odtud pokračoval do různých evropských destinací. Přestože hlavní činností této ázerbájdžánské společnosti je železniční doprava, rozšířila nedávno portfolio svých logistic-

kých aktivit v reakci na rostoucí zájem o železniční a námořní trasu přes Ázerbájdžán. 24. května „spustila na vodu“ první zásobovací loď, a to z gruzínského přístavu Poti do Konstanty. Společnost uvedla, že pokud bude poptávka, přidá i další lodní spojení.

A poptávka od té doby určitě stoupla. Trasa přes Rumunsko se stala oblíbenou možností, přestože doba přepravy je poměrně dlouhá (40 dní). Bohužel i tento rumunský přístav je nyní přetížen, problematický je i stav rumunské železniční infrastruktury. Od začátku války na Ukrajině se přepravci odvracejí od trasy přes Rusko v obavách ze sankcí nebo z morálních dů-

vodů. Značná část přeprav se proto přesunula do středního koridoru. I ten má však omezenou kapacitu a může absorbovat pouze malou část celkových objemů, ale s námořní dopravou jakožto druhou možností jde o impuls k využití koridoru pro mnoho zákazníků.

Přeplutí Kaspického moře z Kazachstánu do Ázerbájdžánu je součástí každé trasy, ale z Ázerbájdžánu existuje několik možností přepravy nákladu tímto koridorem. Kromě dalšího námořního úseku je možná doprava po souši přes Turecko. Jedná se o kratší trasu, pokud zrovna na cestě nejsou žádné infrastrukturní překážky. Přes

Černé moře existuje rovněž několik možností. Kromě rumunské Konstanty se další část objemů překládá v bulharském přístavu Varna.

Loď, která bude převážet kontejnery z přístavu Batumi do přístavu Konstanta a opačným směrem, bude mít 6 odjezdů měsíčně. Nové železniční a námořní spojení mezi Čínou a Evropou zajistí integritu dodavatelského řetězce v současné složité situaci a umožní rychlé a efektivní propojení Číny a Evropy přes Kazachstán, Ázerbájdžán, Gruzii a Rumunsko.

Podle Railfreight.com připravila
Zuzana Kovačová



Přístav Konstanta

Foto: www.container-news.com

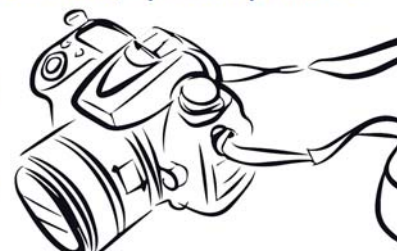
Ráda bych poděkovala ČD Cargo a všem přátelům železnice za účast a rozloučení s mým synem Miroslavem Kordou, který nás náhle a nečekaně opustil ve věku 67 let. Svoji práci strojvedoucího miloval, na dráze pracoval přes 40 let a zasvětil jí celý svůj život.

Nezapomeneme, za rodinu děkuje Ludmila Kordová.

FOTOSOUTĚŽ ČD Cargo

Vyhrajte hodnotné ceny! Zašlete nám jakoukoliv fotku nákladního vlaku nebo lokomotivy ČD Cargo. Vybrané snímky budou vybrány do stolního kalendáře pro rok 2023. Fotografie zasílejte na email: fotosoutez@cdcargo.cz, včetně krátkého popisku. Soutěž trvá do 30. září 2022, vyhlášení proběhne 7. října 2022. Více informací na www.cdcargo.cz/fotosoutez.

1. cena: Model lokomotivy ČD Cargo
Rodinné vstupné do železničního muzea v Lužné u Rakovníka
Dárkový balíček reklamních předmětů ČD Cargo
2. cena: Model nákladního vozu ČD Cargo
Rodinné vstupné do železničního muzea v Lužné u Rakovníka
Dárkový balíček reklamních předmětů ČD Cargo
3. cena: Speciální prohlídka muzea v Lužné u Rakovníka
Dárkový balíček reklamních předmětů ČD Cargo



ČD Cargo si vyhrazuje právo použít zasláné fotografie k propagačním účelům.

Železniční proměny (27.)

Zubatá cesta přes Jizerské hory



Horské masivy odevádají nejen přirozenou zemskou hranici, ale pro budovatele železničních tratí představovaly obtížnou překážku, zvláště při nízké mechanizaci stavebních prací v 19. století.

Některé hřebeny byly překonány proražením vrcholových tunelů, jinde byla trasa rozvinuta tak, aby stoupání nebylo tak značné. Horská údolí přetnuly kamenné viadukty a ocelové mosty. Na některých místech bylo ke zdolání stoupání použito úvratí, ve kterých vlaky měnily směr jízdy. Tam, kde nebylo stoupání možné zdolat výše uvedenými způsoby, nastoupila ozubnice. Na ozubnicových drahách neslouží k přenosu tažné síly pouze adheze, ale tato síla je přenášena i prostřednictvím ozubeného kola hnacího vozidla na ozubnici upevněnou v ose koleje. Ozubnic je několik druhů, z nichž nejznámější jsou **Riggenbachova** (1), s ozubnicí ve tvaru žlabu vytvořeného válcovanými profily U, mezi nimiž jsou přinýtovány příčky tvořící zuby, **Locherova** (2), s dvojitým hřebenem po-



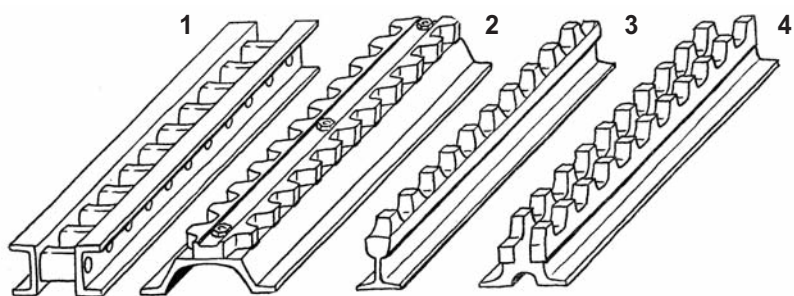
Čilý nákladní ruch ve stanici Kořenov na pohlednici ze začátku 20. století

Sbírka: Michal Roh

nost zdejších výrobců však byla do značné míry omezena nedostatečnou komunikační sítí, jejíž výstavbu ztěžovaly drsné horské podmínky zdejší oblasti. Spojení s vnitrozemím bylo dosaženo v roce 1859 dokončením tratě Jihošveroněmecké spojovací dráhy (SNDVB) z Liberce do Pardubic s pokračováním dále k jihu do Vídně. Pro oblast podhůří Jizerských hor a tamní průmyslové podniky, především textilky a sklárny, mělo velký význam do-

ných 25 km tak, aby maximální sklon nepřesáhl 25 ‰, ale to by zase dráhu stavělo na úroveň lokálek. Jako nejvhodnější se tak ukázala varianta výstavby tratě přímo z Tanvaldu do Kořenova a dále do Novosvětského sedla s využitím Abtovy ozubnice. Svoji roli zde sehrála především skutečnost, že trasa byla přímá, tudíž s menšími stavebními náklady, navíc ozubnicová dráha vykazovala při stoupání až 70 ‰ stejnou výkonnost jako adhezní železnice při 25 ‰. Odlišný způsob výstavby přijala pruská strana, která úsek z Hirschbergu (dnešní Jelenia Góra) rozvinula do úctyhodných 52 km. 1. července 1902 byl na českém úseku zahájen pravidelný provoz a 1. října téhož roku byla zahájena nákladní doprava na pruské části, osobní pak 20. října. Nelze zmínit některé technické, resp. stavební údaje týkající se zubačky. Na vzdálenosti 7,4 km mezi Tanvaldem a Kořenovem překonávala převýšení 235 metrů. Dvoulamelová Abtova ozubnice byla použita na celkem 4,4 km tratě, přičemž maximální sklon dosáhl u Dolního Polubného 58 ‰. Proraženy musely být celkem 4 tunely, z nichž nejdelší Polubněnský měří 940 m. Také pruský úsek byl stavebně velice náročný i přesto, že maximální sklon nepřesáhl 23 ‰. Musely zde být proraženy 2 tunely, ale největší stavbou na této straně byl téměř 25 m vysoký Jizerský most, v jehož středu se nacházela státní hranice.

Provoz na ozubnicovém úseku zajišťovaly lokomotivami řady 404.0 byl poměrně náročný zvláště v zimním období. Nárůst nákladní dopravy, především uhlí z Pruska do Čech, vedl k rozhodnutí o elektrizaci úseku z Hirschbergu do Kořenova. První elektrický vlak sem dojel 15. února 1923. Jako zajímavost z nákladní dopravy je možné uvést, že moderní elektrické lokomotivy řady E 90⁵ přivázely ucelené vlaky s uhlím o hmotnosti až 1 000 tun. V Kořenově musel být vlak rozdělen na čtyři části, které byly samostatně odvezeny do Tanvaldu. Nutno ještě dodat, že ve směru z Tanvaldu do Kořenova byly vlaky z bezpečnostních důvodů vždy sunuty. Rozvíjela se i osobní doprava – ta umožnila rozvoj krkonošské i jizerskohorské turistiky. V roce 1931 byla společnost Liberecko-jablonecko-tanvaldské dráhy zestátněna. Po mni-



Ukázky různých typů ozubnice Repro z knihy J. Honse – Horské dráhy světa

loženým na plocho (používá se u drah s největším sklonem, např. ve Švýcarsku na Pilatus – 480 ‰), **Strubova** (3), s hřebenem z kolejnice se zvláště zvětšenou hlavou, do níž je vyřezáno ozubení. Vozidlo muselo být vybaveno háky zasahujícími pod hlavu této kolejnice bránícími vyšplhání kola na zuby a **Abtova** (4), s jednou, dvěma nebo třemi ozubenými lamelami (vícelamelová ozubnice má výhodu v plynulejším záběru).

Posledně uvedeného typu bylo použito i pro překonání hřebene Jizerských hor mezi Tanvaldem a Kořenovem. Liberecko a Jablonecko patřilo k jedněm z nejprůmyslovějších oblastí Rakousko-uherské monarchie. Konkurenceschop-

vání tratě Liberecko-Jablonecko-Tanvaldské dráhy (RGTE) 25. listopadu 1888 z Liberce do Jablonce nad Nisou prodloužená v roce 1894 do Tanvaldu.

Odbytiště výrobků všech výše uvedených průmyslových podniků se nacházela nejen ve vnitrozemí Rakousko-uherské monarchie, ale také v sousedním Prusku. K úvahám o vybudování nové mezinárodní spojnice vedl také zájem o černé uhlí z Dolnoslezské uhelné pánve. Variant výstavby železniční tratě přes hřeben Jizerských hor a Krkonoš existovala celá řada. Trasa mezi Tanvaldem a Novosvětským sedlem, které bylo vybráno jako nejvhodnější místo překročení hor, mohla být rozvinuta do délky úctyhod-



Snímek „elektronika“ 743.010 v Dolním Polubném pochází z doby, kdy ještě nákladní vlaky na zubačce jezdily v denní době. Foto: Pavel Šturm



Stanice Strickerhäuser (dnes Harrachov) s elektrickým vozem řady ET 89 a elektrickou lokomotivou E 90.5. Sbírka: Michal Roh



Více než 20 let zajišťovaly veškerou nákladní dopravu lokomotivy řady T 426.0 (715) vyrobené v roce 1961 v Rakousku. Foto: Martin Navrátil

chovském diktátu připadlo území, kterým dráha prochází, Německu. V roce 1945 se trať vrátila zpět pod správu ČSD. Zároveň ale byl zastaven přeshraniční provoz – jako poslední odjely přes hranice vlaky s odsouvanými Němci nebo sovětskou vojenskou technikou. Trakční vedení v přeshraničním úseku bylo sneseno a odvezeno do Sovětského Svazu. Po dodatečném vyrovnání územních nároků s Polskem v roce 1959 připadla část tratě mezi stanicemi Kořenov a zastávkou Tkacze (dnes Harrachov) Československu. Byla provedena obnova nejen tohoto úseku, ale i celé tratě a 26. května 1963 se v Harrachově objevil první vlak s cestujícími. Konečně také došlo k náhradě parních lokomotiv řady 404.0 novými ozubnicovými motorovými lokomotivami T 426.0 z lokomotivky v rakouském Floridsdorfu. V osobní dopravě se objevily již adhezní motorové vozy M 240.0. Prováděny zde byly i zkoušky

dalších vozidel pro zajištění adhezního provozu a od roku 1988 zde kralovaly lokomotivy řady 743. 27. září 1997 tehdejší ČD na zubačce zastavily osobní dopravu jako vysoce ztrátovou a nevyužívanou. Obnovilo ji až sdružení Jizerská dráha, resp. dopravce GJW Praha v květnu 1998. V prosinci téhož roku však provoz převzaly zpět ČD. Další kapitola historie zubačky se začala psát v srpnu roku 2010, kdy bylo obnoveno přeshraniční spojení z Harrachova do Szklarske Poręby.

V současné době na trati převažuje osobní doprava, ale ani nákladní neztratila zcela svůj význam, i když zdaleka nedosahuje úrovně ze začátku 20. století. Převáží se soda a sklářské písky do Desné a Dolního Polubného. Do druhé jmenované stanice i hnědé uhlí pro místní odběratele. V Kořenově se nakládá dřevo. Manipulační vlaky vyjíždějí na trať především v noci.

Michal Roh

Foto měsíce



Léto patří dětem a těm se vždycky líbily vlaky. Červencovou fotografií měsíce pořídil Tomáš Jelínek při návštěvě dětí z jedné z ostravských mateřských škol v SOKV Ostrava.