

## Úvodník

Léto se pomalu přehouplo do závěrečné třetiny, dovolené končí, školáci zasednou do školních lavic a všichni se zase vrátíme do reality všedních dnů. Nedělejme si iluze, že nadcházející období bude jednoduché. Pro nikoho z nás, ani pro společnost ČD Cargo. Zatímco dnes nás trápí raketově rostoucí ceny energií a potravin, před dvaceti lety jsme zápasili s vodním živellem. Ničivě povodně tehdy zasáhly rozsáhlou oblast Čech a naddlouho ovlivnily jak životy mnohých z nás, tak samozřejmě i železniční osobní a nákladní dopravu. Sám jsem si povodně „prožil“ v přízemním bytě u Vltavy a dodnes s vděkem vzpomínám na solidaritu svých tehdejších kolegů, kteří mi v nelehké popovodňové situaci pomohli. Přerušení provozu v důsledku tak rozsáhlé živelné katastrofy si vyžádalo řadu netradičních řešení, proto si povodně připomeneme nejen krátkým článkem, ale především fotografiemi ze zajímavých odklonových tras. A aby toho nebylo málo, roste počet mimořádných událostí, které sice našťástí nemají za následek ztrátu lidských životů. Ale materiální škody jsou velké, stejně jako vliv na plynulost provozu.

Přeji všem čtenářům co nejméně starostí a příjemně strávené chvíle nad stránkami srpnového Cargováku

Michal Roh



Lokomotivy ČD Cargo v atraktivních retro nátěrech jsou častým terčem železničních fotografů, a to nejen v pravidelném provozu, ale i při různých zvláštních jízdách. Jedna z letních fotoakcí se uskutečnila 23. července 2022 a účinkoval při ní i „kocour“ 742.007 v tzv. „bohumínském nátěru“. Na snímku Antonína Němečka je zachycen, spolu s „Rákosníčkem“ 742.452 Českých drah v železniční stanici Nemotice.

# Komunikace mezi obchodem a provozem je velice důležitá

## Obsah

### 03

#### 20 let od povodní

Je to již 20 let, co velkou část Čech zasáhly ničivé povodně. Zavzpomínejme, jak v tomto období byla realizována odklonová vozba.



### 06

#### Bezpečnost v železničním provozu

Články týkající se bezpečnosti železničního provozu se na stránkách Cargováku objevují pravidelně. Tentokrát se budeme věnovat tématu brzdění železničních vozidel.



Novým členem představenstva odpovědným za provoz je pan Martin Svojanovský. V souvislosti s jmenováním do funkce jsme mu položili několik otázek.

» V provozu nejste žádný nováček. Máte velké zkušenosti z dispečerské práce apod. Co je pro Vás ve funkci člena představenstva nové?

Je to výzva. Jak jste uvedl, mám zkušenosti z dispečerské práce a za dobu mého působení v řídicích pozicích na střední úrovni jsem získal i zkušenosti v organizování provozní práce ve smyslu činnosti jednotlivých složek organizační struktury. Jsem rád, že jsem dostal příležitost realizovat svoje myšlenky a nápady v této funkci. A co je nové? Všechno. Jiná organizace mého času, jiné prostředí i jiný rozsah odpovědnosti a dopadů mých rozhodnutí.

» Jak hodnotíte komunikaci obchodu s provozem? Myslíte si, že se zlepšila a je na odpovídající úrovni?

Hledáme nové cesty. Obměnilo se vedení naší společnosti. Jsme s kolegou Zbyszkem Waclawikem ve funkci krátkou dobu, ale první dojem z naší spolupráce mám velmi dobrý. Pokud chceme, aby kvalitně spolupracovali



Martin Svojanovský

Foto: Archiv ČD Cargo

naši podřízení na střední úrovni, musíme začít od sebe. A to se kromě pracovních jednání daří i formou neformálních schůzek.

K samotné komunikaci. Je nesmírně důležitá a mám své záměry. Musíme vytvořit s kolegy z ostatních oddělení takový systém přenosu informací, který by uspokojoval potřeby zpětné vazby na zákazníky i naše plánovače, ale zároveň nezdržoval a nezatěžoval zaměstnance odpovědné za přímou realizaci provozní práce.

» Za jeden ze základních kamenů úspěchu bývá považováno plánování. Jak úspěšně se nám daří plánovat realizaci obchodních případů?

V této oblasti se musíme zaměřit na komplexnost celého procesu. Na jednu stranu se snažíme maximálně vycházet vstříc zákazníkovi, na druhou stranu předkládáme výsledky naší činnosti k realizaci infrastruktury Správy železnic. Toto z obou stran umíme. Aby tento proces fungoval, je potřeba zdokonalit vnitřní vazby a jednotlivé kroky směřující k úspěšné realizaci zakázky. Jinými slovy, do stávajících plánovacích procesů mezi obchodem a provozem patří nezbytně zpětná vazba a kon-

# Komunikace mezi obchodem a provozem je velice důležitá

Dokončení ze str. 1

krétní odpovědnost plánujících zaměstnanců. Abychom dokázali realizovat úspěšně naše záměry, nesmí být plánování jednotlivých vlaků ve svých krocích formální činností, ale již ve svém zrodu musí obsahovat všechny

úrovni Správy železnic situaci ovlivnit, ale pokud si chceme opravdu účinně pomoci, musíme hledat cestu uvnitř společnosti. Musíme mít přehled na všech úrovních plánování o omezeních souvisejících s plánovanou výlukovou činností a včas na ně reagovat. Musíme umět stanovit rozsah a priority přeprav

našich stávajících zaměstnanců. Nesmíme se bát případných redukcí, tam kde není využití, ale musíme mít také odvahu, dle aktuální provozně-obchodní potřeby i některá pracoviště posílit, pokud to bude ekonomicky výhodné. Stejně tak se musíme věnovat i hledání variant využití jiných zdrojů



**Výluková činnost** zasáhla v letošním roce provoz na značné části sítě tratí Správy železnic. Cestující mohou využít náhradní autobusovou dopravu, se zbožím je to složitější.

Foto: Tomáš Ságner

potřebné náležitosti k jejich úspěšnému odvozu, tedy lokomotivy, čtyři vozy i technologickou práci stanic. Musíme znát své hranice a možnosti úspěšné realizace zakázek.

► **Provoz na síti je omezen výlukovou činností. Jak výrazné omezení výluky představují a jak se daří ČD Cargo s nimi bojovat?**

Tato záležitost je pro nás jednoznačně po většinu roku jedním z nejvíce omezujících faktorů. Na jednu stranu chápeme potřebu a plány státu na obnovu a zlepšení železniční infrastruktury, její kvalita je i v našem zájmu, na straně druhé je nutno konstatovat, že aktuální rozsah výlukové činnosti je obrovský. Stačí letmý pohled na mapu železniční sítě a vidíme, že výluky zahrnují převážnou většinu páteřních tratí ve směru sever – jih i východ – západ. A k tomu se přidává i poměrně velké množství technologických závad na kolejkách, zabezpečovacím zařízeních i na trakčním vedení. Velmi dobře jste tuto záležitost popsali v úvodním sloupku minulého čísla Cargováku.

ČD Cargo, ani ostatní dopravci nemají v současné době mnoho prostoru rozsah, sled a kumulaci prací ovlivnit. Víme, že Správa železnic věnuje velké úsilí plánování a koordinaci výluk. Ze své pozice se samozřejmě snažím jednat s odpovídajícími partnery na

pro tyto situace a hledat varianty řešení. Velmi významnou kapitolou této činnosti je pak včasná a kvalitní příprava opatření pro výluky v přeshraničních úsecích, kde jakákoliv chyba, či nedostatečná koordinace hrozí zahlcením zbylých pohraničních přechodových stanic.

► **Co byste rád na úseku provozu změnil? Jaké máte krátkodobé a strategické cíle?**

Svým způsobem to nejpodstatnější z mých plánů bylo řečeno v odpovědích na předchozí otázky. Tedy mezi krátkodobé cíle patří dosahování dobrých provozních a ekonomických výsledků ve stávajících podmínkách, zjednodušení, stabilizace a zmapování všech aktuálních komunikačních a plánovacích procesů a odstranění největších nedostatků. Ze strategických cílů lze pouze zopakovat kvalitu a změnu struktury plánování, včetně zahrnutí a využívání moderních informačních systémů a celkový technologický rozvoj ve všech oblastech naší činnosti.

Velkou pozornost chci dlouhodobě věnovat personální potřebě. Ať již ve spolupráci s útvarem lidských zdrojů při výchově a začleňování nových zaměstnanců do provozu, neboť věkový průměr našich je nebezpečně vysoký, tak i hledání cest pro lepší využívání

náležitostí či služeb formou nezbytných pronájmů a jiné spolupráce tam kde sami některou činnost nedokážeme zajistit.

A ještě jedna věc, která je velmi důležitá. Chci, aby se věci nazývaly pravými jmény. Povedu své podřízené k větší samostatnosti. Aby se nebáli rozhodnout na své úrovni vedení a věcech, za něž nesou odpovědnost a které dobře znají. A aby se nebáli předávat i nepříjemné informace a poukazovat na skutečné problémy. K tomu je třeba dlouhodobě vést, protože jen tudy vede cesta k dosahování dobrých výsledků.

► **Prozradíte našim čtenářům, jak trávíte volný čas? Jaké máte záliby?**

Mým koníčkem a velkou oporou je rodina. Pokud chci pracovat a dobře pracovat, musím mít v rodině dobré základy, a to se díky mým nejbližším daří. Takže pokud najdu ve svém kalendáři kousek času, trávíme ho společně s mojí ženou Hanou, s dcerou Bárou (12) a synem Tadeášem (8). K mým zálibám patří pobyt v přírodě, hudba a jednoznačně sport. Od osmi let se věnuji basketbalu, který stále ještě (bez ohledu na věk ©) v nižších mistrovských soutěžích aktivně provozuji a současně se snažím v našem klubu pomoci i formou práce s mládeží.

Připravil: Michal Roh

## Zajímavosti z provozu

### Převoz parní lokomotivy

V sobotu 9. července 2022 se ČD Cargo podílelo na zajištění převozu parní lokomotivy, konkrétně „šlechtičny“ 475.111, z Plzně do Soběslavi. V čele zvláštního vlaku stanula lokomotiva 742.748 ČD Cargo z PJ České Budějovice.



Foto: Michal Roh

Tato jednotka poskytla i strojvedoucího, vlak však byl veden na licenci dopravce Česká západní dráha. Parní lokomotiva byla použita při zátěžové zkoušce mostů na přeložce trati IV. koridoru mezi Soběslaví a Planou nad Lužnicí. Z důvodu výluk byl vlak trasovaný po trati Zdice – Protivín. Stejnou cestou se pak o týden později „šlechtična“ vrátila zpět do domovského depa.

### Nová posila lokomotivního parku ČD Cargo

22. července 2022 se poprvé na vlaku ČD Cargo objevila nová lokomotiva – Vectron s číslem 5 370 051 najatý na minimálně 12 měsíců od společnosti Cargounit. Zástupci ČD Cargo byl převzatý o den dříve v polské Poznani.



Foto: Tomáš Kuchta

15. srpna byl v SOKV Ústí nad Labem opatřen logem naší společnosti a nyní je pravidelně nasazován na výkony jak v tuzemsku, tak v zahraničí, především v Německu. Doplníme, že několik lokomotiv od Cargounitu provozuje i naše dceřiná společnost CD Cargo Poland.

## 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 zašlete na email: [fotosoutez@cdcargo.cz](mailto:fotosoutez@cdcargo.cz), včetně krátkého popisku. Soutěž trvá do 30. září 2022, vyhlášení proběhne 7. října 2022.

Více informací na [www.cdcargo.cz/fotosoutez](http://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.

# 20 let od ničivých povodní

V srpnu letošního roku si připomínáme dvacet let od ničivé povodně v České republice. Jde o jednu z největších událostí svého druhu v historii České republiky. Trvala zhruba od 7. do 16. srpna 2002. Spolu s povodněmi na Moravě v roce 1997 patří k nejničivějším přírodním katastrofám moderní české historie.

Celá katastrofa začala poměrně nenápadně 6. srpna 2002, kdy počasí v Čechách začala ovlivňovat tlaková

nouze, celkem bylo postiženo 753 obcí a evakuováno 225 000 lidí. Celková výše škod činila 73,3 mld. Kč, z toho přes 6 mld. Kč v pražském metru.

Záhy se povodňová vlna dostala až na sever Čech, kde postupně paralyzovala i veškerou železniční dopravu. Ještě odpoledne nic nenasvědčovalo tomu, že o pouhých dvanáct hodin později se na jednom z největších železničních přechodů v České republice zcela zastaví veškerá doprava. S nástupem večera se situace začala rapidně zhoršovat, až se



753.391 v čele trutnovského uhlí při průjezdu oblastí Máchova kraje u Doks

po 22. hodině provoz z Děčína do vnitrozemí zastavil úplně. Večerní rychlík vyšší kvality tehdy zůstal stát v Děčíně na hlavním nádraží a až po několika desítkách minut se přistoupilo k tehdy nevídané operativě, kdy turnusový stroj českolipského depa 750.401 místo na

svůj pravidelný průběžný nákladní vlak z Děčína do České Lípy nastoupil na druhý konec rychlíku a po několika minutách se vydal po velmi netradiční noční odklonové trase přes Českou Lípu a Všetaty do Prahy. S půlnocí se děčínský železniční uzel ponořil do ticha, které přehlušoval pouze hukot rozbourané řeky.

Ani nákladní doprava na tom nebyla o moc lépe, většina vlaků zůstala stát a nemalý počet vlaků bylo nutno dopravit nebo alespoň přiblížit do jiných destinací, případně pokud možno dovézt do cílové stanice. Následující dny se některé nákladní relace dostaly

Víceméně i v jiných lokalitách byl stav na hraně operativy. Pouhý rok od velkých redukcí a přetrasování tranzitní zátěže přes Louny opět ožila zdejší dráha z Mostu přes Louny a Slaný do Kralup nad Vltavou. Podobně došlo po letech k obnovení nákladní dopravy na tzv. Buštěhradce z Chomutova přes Lužnou u Rakovníka do Kladna a Prahy. Tehdy chomutovské „berty“ místo s nákladními vlaky do údolí Ohře vrazily vstříc hlavnímu městu. Naopak malebnou dráhu v údolí Ohře ovládla řada 742 a 771.

Tento stav trval do září, kdy se většina vlaků postupně vrátila do svých tras.



Prázdná patra s dvojicí 742 ve Šluknovském výběžku mezi Jiříkovem a Rumburkem

níže doprovázená vytrvalým deštěm. Ve čtvrtek 8. srpna již na některých místech dosáhla povodeň svým rozsahem padesátileté vody (především na jihu Čech). V týdnu od 12. do 18. srpna 2002 pak část Čech postihla pětisetletá až tisíciletá povodeň. Nejvíce byla postižena Vltava se svým povodím, později dolní tok Labe a okrajově také toky v povodí Ohře a povodí Dyje.

V Praze se ke známým či do tělocvičen narychlo stěhovalo zhruba 50 tisíc lidí. Prahou tehdy protékalo asi 5 000 metrů krychlových vody za sekundu. V srpnu je přítom běžných zhruba 50 metrů krychlových. Během povodní byl v centru Prahy vypnutý proud a jindy zaplněné blikající a živé centrum se ponořilo do tmy. O život tehdy přišlo 17 lidí, v 7 krajích byl vyhlášen stav



Chomutovské „berty“ s průběžným nákladním vlakem v žst Hostovice



Nejen v době povodní zasáhla karlovarská řada 742 do vozby těžkých uhelných vlaků v údolí Ohře. Snímek byl pořízen u Vojkovic na Ohři.



Mladoboleslavská 750.209 s relací automotive u Bezdězu, při cestě do Ebersbachu

opravdu do nevšedních tras. Například uhlí z Třebušic pro elektrárnu v Trutnově-Poříčí bylo odkloněno přes Děčín, Českou Lípu, Turnov, Starou Paku do Trutnova. Později byla po letech oživena i nákladní doprava na rameni Mladá Boleslav – Rumburk – Jiříkov – Ebersbach, podobně i na rameni Děčín – Ebersbach. Četnost odkloněných vlaků tehdy dosahovala na dnešní poměry závratných čísel, kdy byla využita maximální propustnost tratí. Přepravovalo se téměř vše, od ucelených souprav automobilů ze Škody Auto Mladá Boleslav až po jednotlivé vozové zasilky. Tehdy se liberecká „dvojčata trojek“ (lokomotivní řada 753) dostala nejen do Děčína, ale dokonce až na Jedlovou.

Nicméně o dva roky později, v roce 2004 si železnice podobné odklony vyzkoušela znova, byť tehdy šlo o odklony z důvodu nutných oprav spojených s modernizací železničního koridoru mezi Děčínem a Drážďany.

Závěrem dodejme, že po mnoha letech opět probíhají stavební práce na nevytíženějším železničním tahu z Děčína do Drážďan, které znovu nutí nákladní dopravce využít jiné alternativy, jak dostat své vlaky do cílových destinací. Po mnoha letech tak můžeme spatřit nákladní vlaky ČD Cargo na trase Děčín – Rumburk – Ebersbach, i když se zpravidla jedná o odklon pouze prázdných cisternových souprav.

Text a foto: NT

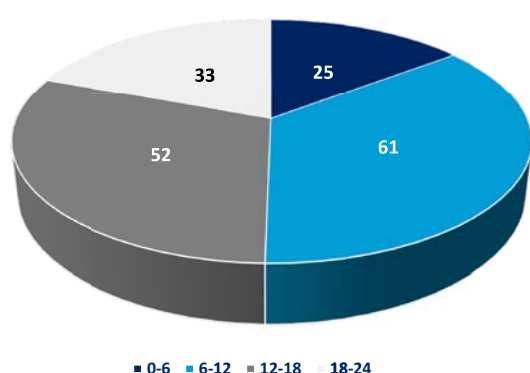
# Představujeme útvary generálního ředitelství ČD Cargo (7.)

## Odbor personální

Základní náplní odboru personálního je celková péče o zaměstnance v plném rozsahu. Z podstaty povahy přijde odbor personální do styku se všemi zaměstnanci ČD Cargo a spolupracuje s útvary napříč společností. Odbor personální je přímo podřízený výkonnému řediteli, přičemž jednotlivé složky péče o zaměstnance zabezpečují následující oddělení.

Oddělení personálního managementu vzniklo nově sloučením oddělení zaměstnaneckého a oddělení personální strategie. Cílem nového oddělení je zlepšení a zjednodušení komunikace se stávajícími zaměstnanci, nově příchozími a také v rámci jednotek organizační struktury. Jedním z dalších cílů je zlepšení personálního marketingu a zajištění kvalitního nábory nových zaměst-

### ÚRAZOVOST DLE ČASU VZNIKU ÚRAZU ZA ROK 2021



nanců. Oddělení personálního managementu je složeno ze skupin personální strategie O10/11, personálních služeb Čechy O10/12 a personálních služeb Morava O10/13. Úkolem oddělení je zejména zajišťovat a metodicky řídit veškeré činnosti v personální oblasti spojené s personální administrací, zpracovávat systemizaci pracovních míst společnosti, zajišťovat správu vybraných benefitů,

jako jsou penzijní připojištění a životní pojištění, jízdní výhody a další. Oddělení dále zajišťuje aktualizaci organizačního řádu dle personální potřeby společnosti. V oblasti nábory a personálního marketingu chceme aktivně využívat možnosti moderních technologií a komunikačních kanálů. Co se týká spolupráce se středními a vysokými školami, budeme pokračovat v zajišťování praxí studentů, besed, exkurzí a dalších aktivit. Obě posledně jmenované aktivity mají za cíl především získání budoucích mladých perspektivních zaměstnanců.

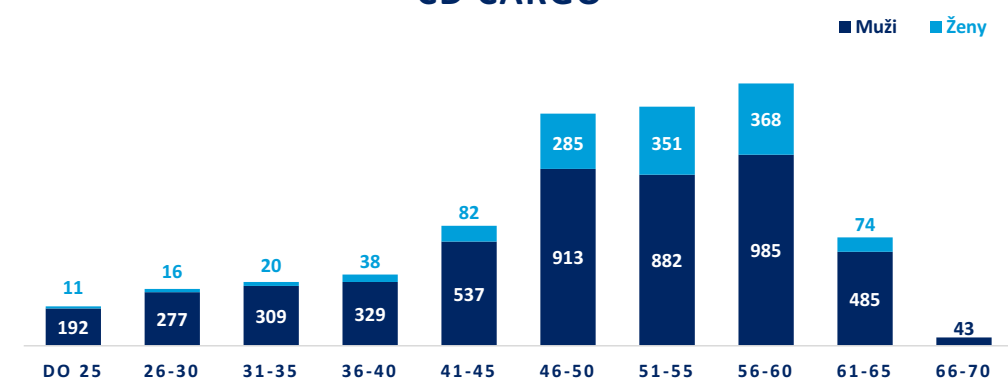
Oddělení vzdělávání zejména řídí a zabezpečuje činnosti v oblasti vzdělávání a metodiky pro získání a udržení odborné způsobilosti zaměstnanců. Oddělení vzdělávání je gestorem IN PERs28-B-2009, což je předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy a osob zajišťujících provozování drážní dopravy, způsobu jejich ověřování a nastavení systému pravidelného školení. V současné době se připravuje jeho 2. změna. Oddělení vzdělávání dále metodicky řídí celý proces Osvědčení strojvedoucích, organizuje přípravné kurzy k odborným zkouškám strojvedoucích (nejčastěji VOZ, ZOZ) a dalších profesí jako jsou vozmistři (TV-1), vedoucí posunu, posunovači (DP-3) a zaměstnanci, kteří vykonávají činnosti při odbavení vlaku a předávce a příjemce zásilek (DO-1 a PZ-1) a další. Dále zajišťuje pravidelné školení, ať už prezenční formou nebo prostřednictvím Vzdělávacího portálu ČD Cargo. Oddělení vzdělávání je za odbor personální rovněž kontaktním útvarem v systému zajišťování bezpečného provozování drážní dopravy (SMS).

Oddělení sociální a mzdové primárně zapracovává podnikovou kolektivní smlouvu, podle které dále zajišťuje a metodicky vede jednotlivé oblasti týkající se pracovní doby. V oblasti odměňování vypracovává systém odměňování včetně motivačních pobídek pro zaměstnance a zároveň zajišťuje jejich správnou aplikaci. S tím souvisí i rozborová činnost mzdových a personálních nákladů. Ze sjednaných benefitů metodicky řídí a zajišťuje kondiční

pobyty, přechodné ubytování, stravování, komunikaci s odborovými organizacemi. Zastřešuje poskytování příspěvků ze Sociálních fondů ČD Cargo. Do kompetence oddělení spadá také oblast cestovních náhrad, včetně zajištění pojištění zaměstnanců na pracovní cestě v zahraničí. Oddělení sociální a mzdové samozřejmě rovněž zpra-

činnosti se odd. BOZP zaměřuje na plnění požadavků ochranných opatření při pracovních činnostech např. použití OOPP, dechové zkoušky na alkohol a dodržování bezpečných pracovních postupů. Provádí a spolupracuje při prověrkách BOZP pracovního prostředí a sociálních podmínek na pracovišti.

### VĚKOVÁ STRUKTURA ZAMĚSTNANCŮ ČD CARGO



covává mzdy zaměstnancům společnosti a zajišťuje návaznou agendu v podobě komunikace s orgány veřejné moci.

Oddělení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) se zabývá především prevencí předcházení vzniku pracovních úrazů, a to skrze základní činnosti této oblasti. Oddělení zejména vyhledává a hodnotí rizika možného ohrožení života a zdraví při práci a stanovuje opatření k jejich snížení nebo odstranění. Provádí kategorizaci prací, jenž spočívá v hodnocení stanovených rizikových faktorů, které mohou působit na zaměstnance při práci, a dále ve spolupráci se státním orgánem ochrany zdraví stanovuje takové podmínky a postupy, aby zaměstnanec nebyl ohrožen na jeho zdraví. V oblasti pracovních úrazů stanovuje příčiny a zdroje jejich vzniku, určuje nápravná opatření k zamezení opakování jejich vzniku a zpracovává veškeré podklady pro jejich následné odškodnění. V rámci kontrolní

Oddělení vnitřní správy se „novým členem“ odboru personálního stalo poměrně nedávno, při přechodu činnosti ze zrušené Kanceláře předsedy představenstva. Oddělení vnitřní správy řídí a spravuje autoprovaz v ČD Cargo, zejména definuje pravidla využití vozidlového parku, vede evidenci vozidel, řeší škodní události na vozidlech a odpovědnost za dodržování všeobecných obchodních podmínek pro používání tankovacích karet, jejich objednání, distribuci a evidenci. Oddělení vnitřní správy rovněž zajišťuje agendu správy budovy, kdy navrhuje systém optimalizace nákladů spojených s užíváním najatých nebytových prostor, zajišťuje vybavení kanceláří a stavební úpravy v objektu Lighthouse a řeší závady v objektu. Oddělení dále zajišťuje metodické vedení vytváření interních norem, zpracovává Podpisový řád a Stanovy společnosti či zajišťuje agendu obchodního a živnostenského rejstříku.

Aneta Miklášová  
Grafy: Odbor personální

Ředitelce odboru personálního, Mgr. Anetě Miklášové, jsme tradičně položili několik dotazů.

► V ČD Cargo jste již působila na právním odboru. Je pro Vás oblast HR (lidských zdrojů) novou výzvou? Čeho byste při řízení odboru ráda dosáhla?

Na odboru právním jsem měla poměrně širokou agendu, která mi dovolila nejen nahlédnout do různých činností naší společnosti, ale současně jsem měla možnost se seznámit s celou řadou kolegů. To jsem na své práci měla velmi ráda. Jednou z oblastí byla i pracovně-právní agenda, čili vstup do HR pro mě nebyl až tak velkou neznámou. Výzva to však byla – nejen, že jsem ještě víc zúžila svou specializaci, ale změnila se mi také role, kdy jsem z pozice řadového právníka přišla na odbor personální jako ředitel. Což ukazuje, že naše společnost kariéru postup skutečně podporuje.

► Průměrný věk našich zaměstnanců je poměrně vysoký. Jak plánujete zajistit generační obměnu?

Průměrný věk zaměstnanců v ČD Cargo je 49 let, a to je skutečně alarmující číslo. Toho jsme si vědomi



Mgr. Aneta Miklášová

Foto: Archiv ČD Cargo

nejen my na odboru personálním, ale také orgány naší společnosti. Proto byla vypracována Strategie řízení lidských zdrojů ČD Cargo pro období 2022 – 2026, kterou čeká ještě projednání na dozorčí radě. Nicméně na tento krok samozřejmě nečekáme. Opětovně jsme rozjeli spolupráci se školami a snažíme se zajišťovat i personální marketing prostřednictvím různých metod, od reklamy v časopisech po bannery na dopravních webech. Rovněž jsme prošli i reorganizací uvnitř odboru, kdy jsme spojili dvě oddělení, a to oddělení zaměstnanecké a oddělení personální strategie, což nám napomůže k flexibilnější spolupráci. Současně zamýšlíme zřídit náborovou skupinu, která se bude nábory intenzivně věnovat.

► V kterých profesích již nyní pociťujeme nedostatek zaměstnanců? Máme jako zaměstnavatel zájemcům co nabídnout?

Aktuálně je na trhu práce extrémní nedostatek odborníků v provozních profesích. Což však neznamená, že kancelářské profese jsou na tom podstatně lépe, to opravdu nejsou. Avšak právě v oněch provozních profesích je mnohem těžší najít nového

kolegu. Finanční podmínky se společně s vedením naší společnosti snažíme zlepšovat, ale bohužel toto zlepšování je v těžkých kleštích hospodaření naší společnosti, v jehož mantinelech se musíme pohybovat. Každopádně finanční ohodnocení každého zaměstnance je doplněno bohatou škálou benefitů, které naše společnost nabízí. I tuto oblast se snažíme pomalinku přizpůsobovat přáním našich zaměstnanců. Zde je však nutné dodat, že se tak děje v intencích podnikové kolektivní smlouvy, v rámci které musí dojít ke konsensu mezi ČD Cargo jakožto zaměstnavatelem a odborovými organizacemi působícími u ČD Cargo, kterých je osm.

► Pomalu se blíží začátek kolektivního vyjednávání. S jakými pocity do něho budete vstupovat?

Nad svými pocity v této oblasti jsem se nikdy nepozastavovala. Nicméně toto kolektivní vyjednávání bude velmi citlivé, jelikož zbledlé ekonomické dění dopadá nejen na naše zaměstnance, ale také na naši společnost a najít průsečík bude ještě těžší než v loňském roce. Ale skeptická rozhodně nejsem.

Připravil: Michal Roh

# Bezpečnost v železničním provozu

## 1) Výběr nejzávažnějších mimořádných událostí (MU) za 2. čtvrtletí 2022

Dne 8. května 2022 došlo v železniční stanici Děčín hlavní nádraží k úniku motorové nafty ze stojícího cisternového vozu a k následné kontaminaci kolejového podloží. MU se naštěstí obešla bez újm na zdraví osob, ale vznikla při ní škoda na drážní infrastruktuře a životním prostředí.



Dne 27. června 2022 došlo v železniční stanici Ostrava hlavní nádraží (výjezdová kolej v obvodu vlečky SOKV) k nedovolené jízdě samotné posunující lokomotivy za návštěvnický posun a k následnému vykolejení dvěma nápravami přes nesklopenou výkolejku. Při MU došlo k proražení palivové nádrže lokomotivy a k úniku cca 4 000 litrů motorové nafty. MU se naštěstí obešla bez újm na zdraví osob, ale vznikla při ní značná škoda na lokomotivě, na kontaminovaném železničním podloží a na životním prostředí.



Dne 27. června 2022 došlo v železniční stanici Bohumín ke srážce vlaku Ex 516 (Pendolino) dopravce České dráhy s posunující lokomotivou dopravce ČD Cargo. Při MU došlo k úmrtí strojvedoucího Ex 516, ke zranění čtyř zaměstnanců ČD Cargo jedoucích na posunující lokomotivě a ke zranění jednoho zaměstnance firmy zajišťující catering v Ex 516. Na vozidlech a na železničním svršku vznikla škoda velkého rozsahu.



Dne 30. června 2022 došlo v železniční stanici Bystřice (trať Čadca – Mosty u Jablunkova st. hr. – Bohumín) za jízdy vlaku Pn 49710 k otevření druhých nákladových dveří prvního vozu, řazeného za lokomotivou. Otevřené dveře následně ulomily a poškodily odjezdové návěstidlo. MU se naštěstí obešla bez újm na zdraví osob, ale vznikla při ní škoda na drážní infrastruktuře.



## 2) Novinky v oblasti předpisů a interních norem

Od 1. července 2022 došlo ke změnám následujících důležitých předpisů a interních norem:

- 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.

K těmto předpisům byl vydán Pokyn provozovatele dráhy SŽ PPD-7/2022 „Organizační opatření pro zajištění přechodu na nové předpisy SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, SŽ D3 a SŽ D4“, který upravuje některá ustanovení zejména v oblasti zajišťování vozidel proti ujetí a tvorby boční ochrany proti ujetí.

Od 1. července 2022 došlo dále ke změnám těchto interních norem:

- 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

Aktuálně probíhají závěrečné práce na změně některých významných interních norem pro provoz. Tyto normy budou obsahem pravidelného podzimního školení a jejich účinnost se předpokládá ve 4. čtvrtletí 2022.

## 3) Bezpečnostní téma: Brzdění drážních vozidel

„Auta stojí, vlaky jedou“. Tak byla před lety prezentována výhoda železnice nad silniční dopravou v zimních podmínkách na reklamních billboardech. Pravdou je, že jet můžeme, ale zastavit vždy bezpečně **musíme**. V opačném případě se nám kinetická energie nezmění v teplo nebo na elektrickou energii, ale v nežádoucí energii deformační. Toto platí pro pohyb všech dopravních prostředků bez ohledu, zda je uskutečňeny na souši, vodě či ve vzduchu. Spolehlivý brzdňný systém je základem bezpečného pohybu a ani na železnici tomu nemůže být jinak.

Náš článek bude tedy o problematice železničních brzd v nákladní dopravě, ačkoliv mnohé z níže popsaného platí i pro dopravu osobní. Pokud by článek měl být z pohledu brzd kompletní, nestačil by nám celý výtisk Cargováku, ba ani všechna čísla celého roku. Proto se zaměříme především na informace, které se staly součástí 4. změny IN KV3-B-2010 (Provoz a obsluha brzdových zařízení ŽKV). Přitom je dobré vědět, že změny v předpise jsou vždy uskutečňeny na základě technického vývoje, nových technologií a požadavků v oboru, vyšší legislativy, požadavků na interoperabilitu (tj. společná pravidla železničních dopravců v rámci Evropské unie, umožňující jízdu vlaku napříč kontinentem bez omezení) a v neposlední řadě po vzniku mimořádných událostí (MU). Pojďme se tedy na ty současné změny podívat.

### Řazení vlaku

Již při řazení vlaku ve výchozí stanici může nastat potřeba přepravy některých vozidel s vypnutými průběžnými brzdami, a to z různých důvodů. Taková vozidla snižují brzdňný výkon celého vlaku, který je závislý na hmotnosti těchto vozidel. Pokud není brzdňvý výkon (brzdící procenta vlaku) dostatečný, není možné, aby jel vlak bez snížení rychlosti, a tedy schopnosti bezpečně snížit rychlost nebo zastavit vlak v kterémkoliv úseku trati. Přičemž je nezbytné vzít v úvahu i to, že může dojít k roztržení soupravy, a to v takovém místě, že brzdňvý výkon takové části může být kriticky nízký. Takový brzdňvý výkon nemusí postačit nejen k zastavení oné části vlaku, ale nebude stačit ani k zajištění při zastavení na výrazném sklonu trati. Předpis proto nastavuje omezení maximálně tří takových vozidel řazených za sebou. Bude-li však nezbytné přepravit čtyři a více vozidel řazených za sebou, bude nezbytné řadit tato vozidla ke středu vlaku tak, aby z obou stran byly skupiny vozidel s funkční průběžnou brzdou, které v případě roztržení i v nejnepříznivějším místě zajistí bezpečné zastavení a stání.

### ÚZB vykonaná jedním odborně způsobilým zaměstnancem

Vykonání úplné zkoušky brzd (ÚZB) jedním odborně způsobilým zaměstnancem je možné prostřednictvím kompresní stanice a IT techno-

logií, kdy tento zaměstnanec ovládá HP (průběžné potrubí) soupravy prostřednictvím mobilního telefonu nebo tabletu.

### Zajištění prázdných vozidel pro nakládku

Jsou-li vozy odstaveny prázdné s tím, že budou naloženy, musí být taková vozidla zajištěna zajišťovací silou, která odpovídá stavu pro ložení této soupravy vozů.

### Ruční návěsti pro zkoušky brzd

Předpis SŽ D1 část první (platný od 1. července 2022) již neuvádí podmínky dávání ručních návěstí pro zkoušky brzd. Tyto podmínky jsou nově zařazeny do naší IN KV3-B-2010 bez změn v jejich používání.

### Trvalá zpráva o brzdění TZOB

U lokomotivních vlaků (Lv) složených z jednoho HV nebo HV ve vícenásobném řízení již není nezbytné sepisovat tiskopis MZOB nebo Pv rozkaz. Strojvedoucí může využít možnosti dokumentu „TZOB“, který je součástí „Knihy pravidel strojvedoucích (KPS)“.

### Nesmazatelné zápisy

Zápisy provedené do MZOB musí být vždy provedeny modrou nebo černou, nesmazatelnou propisovací tužkou.

### Technologie brzdění v zimních podmínkách

Klesne-li venkovní teplota pod +2 °C a ve vlaku jsou řazena vozidla s kompozitními špalíky (LL), musí strojvedoucí vždy zohlednit technologii jízdy. To znamená pravidelné ověřování brzdňného účinku, a to nejdéle po ujetí 50 km, nejpozději po 30 minutách. Jeví-li se strojvedoucímu brzdňný účinek nižší než očekávaný, provádí ověření brzdňného účinku v polovičním intervalu uvedených hodnot. Nutno uvést, že nekovové špalíky byly zavedeny na železnici před více než deseti lety, a to především z důvodu odstranění hluku při brzdění. Tyto špalíky mají specifické vlastnosti, které v provozu způsobují určité potíže. Příkladem toho může být jejich výrazně menší zajišťovací síla  $F_p$  proti špalíkům litinovým GG. Jejich použití má i vliv na stav jízdního profilu kola s kterým se provoz také musel vypořádat. Nekovové špalíky jsou však cesta, kterou se železniční Evropa rozhodla jít a nechceme-li být v izolaci, musíme jít po stejné, nelehké cestě.

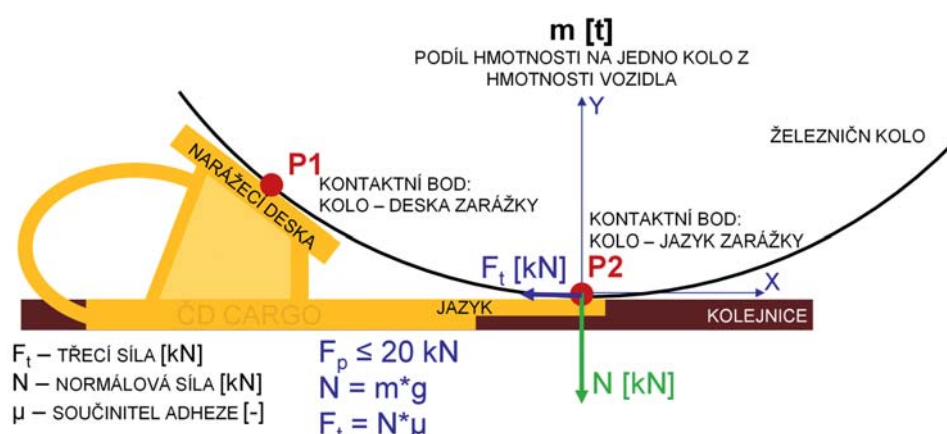
### Komunikace strojvedoucího s dispečerem D-VS

D-VS je přímým nadřízeným strojvedoucího, a především je tím prvním, na koho se strojvedoucí vždy má obrátit. Komunikace mezi nimi zejména ve ztížených podmínkách může být pro provoz rozhodující. V případě uvážnutí vlaku na trati vždy strojvedoucí komunikuje s konkrétním D-VS. Ten mu poskytuje součinnost při zajištění pomocného hnacího vozidla, doručení zářezek pro zajištění vlaku a i při ostatních záležitostech.

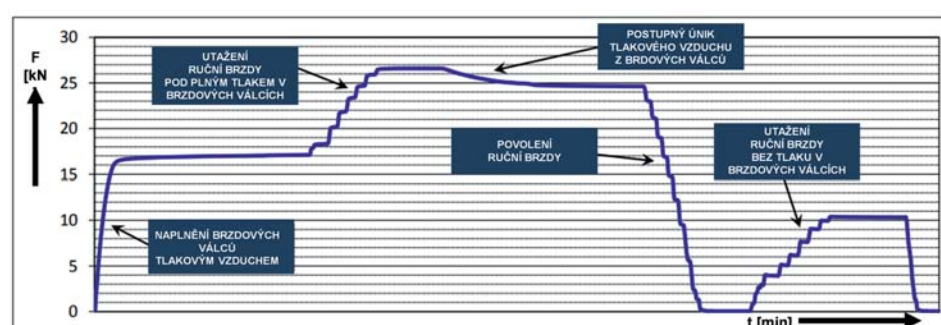
### Uvážnutí vlaku na trati

Uvážne-li vlak na trati, kdy nelze doplňovat vzduchové ztráty průběžného potrubí, musí strojvedoucí učinit veškerá opatření k zajištění celého vlaku proti pohybu. K přímému zajištění patří

Pokračování na str. 6



### Ideální pozice zářezky vůči kolu



Velikost  $F_p$  s ohledem na tlak vzduchu v brzdovém válci

# Spolupráce se společností Zapa

Není novinkou, že Správa železnic v posledních letech modernizuje celou řadu tratí. Naše společnost se na modernizacích podílí nejen dodávkami materiálu, ale rovněž se přímo účastní stavebních prací. V obvodu PJ Praha probíhá v současné době několik velkých a dlouhotrvajících staveb, které působí značné dopravní komplikace a zatěžují naše kapacity nebývalou měrou.

Není úplnou výjimkou, že z Prahy je v nočních směnách zastaven provoz i do třech směrů. Ve fázi dokončování se v tomto roce nachází stavba tratě Vršovice – Zahradní město – Hostivař v obvodu provozního pracoviště Praha-Libeň. V rámci této stavby vznikla v místech bývalého vršovického "ranžíru" nová stanice Zahradní město, ve vlnách zde probíhá zejména

šterkování. Stavba Poříčany – Velim probíhala na pomezí provozních pracovišť Kolín a Praha-Libeň. Zde na nás byly kladeny taktéž poměrně vysoké nároky na posun při šterkování apod. Hlavní tíhu prací zde však neslo PP Kolín a PP Praha-Libeň, obvykle doplňovalo chybějící kapacity, případně řešilo požadavky, které by od Kolína byly neefektivní. Práce Smíchov – Radotín naproti tomu probíhají na okrajích provozních pracovišť Beroun a Praha-Libeň. Tato stavba má obecně menší nároky na pracovní kapacity naší společnosti, o to větší vliv má na provoz z důvodu velkých omezení. Nepravdělně se i zde řeší zejména požadavky na šterkování, které obvykle realizuje PP Beroun. Již od začátku tohoto roku opět velmi intenzivně probíhají práce na modernizaci úseku Vysočany – Horní Počernice – Mstě-

šterkování. Stavba Poříčany – Velim probíhala na pomezí provozních pracovišť Kolín a Praha-Libeň. Zde na nás byly kladeny taktéž poměrně vysoké nároky na posun při šterkování apod. Hlavní tíhu prací zde však neslo PP Kolín a PP Praha-Libeň, obvykle doplňovalo chybějící kapacity, případně řešilo požadavky, které by od Kolína byly neefektivní. Práce Smíchov – Radotín naproti tomu probíhají na okrajích provozních pracovišť Beroun a Praha-Libeň. Tato stavba má obecně menší nároky na pracovní kapacity naší společnosti, o to větší vliv má na provoz z důvodu velkých omezení. Nepravdělně se i zde řeší zejména požadavky na šterkování, které obvykle realizuje PP Beroun. Již od začátku tohoto roku opět velmi intenzivně probíhají práce na modernizaci úseku Vysočany – Horní Počernice – Mstě-

šterkování. Stavba Poříčany – Velim probíhala na pomezí provozních pracovišť Kolín a Praha-Libeň. Zde na nás byly kladeny taktéž poměrně vysoké nároky na posun při šterkování apod. Hlavní tíhu prací zde však neslo PP Kolín a PP Praha-Libeň, obvykle doplňovalo chybějící kapacity, případně řešilo požadavky, které by od Kolína byly neefektivní. Práce Smíchov – Radotín naproti tomu probíhají na okrajích provozních pracovišť Beroun a Praha-Libeň. Tato stavba má obecně menší nároky na pracovní kapacity naší společnosti, o to větší vliv má na provoz z důvodu velkých omezení. Nepravdělně se i zde řeší zejména požadavky na šterkování, které obvykle realizuje PP Beroun. Již od začátku tohoto roku opět velmi intenzivně probíhají práce na modernizaci úseku Vysočany – Horní Počernice – Mstě-

šterkování. Stavba Poříčany – Velim probíhala na pomezí provozních pracovišť Kolín a Praha-Libeň. Zde na nás byly kladeny taktéž poměrně vysoké nároky na posun při šterkování apod. Hlavní tíhu prací zde však neslo PP Kolín a PP Praha-Libeň, obvykle doplňovalo chybějící kapacity, případně řešilo požadavky, které by od Kolína byly neefektivní. Práce Smíchov – Radotín naproti tomu probíhají na okrajích provozních pracovišť Beroun a Praha-Libeň. Tato stavba má obecně menší nároky na pracovní kapacity naší společnosti, o to větší vliv má na provoz z důvodu velkých omezení. Nepravdělně se i zde řeší zejména požadavky na šterkování, které obvykle realizuje PP Beroun. Již od začátku tohoto roku opět velmi intenzivně probíhají práce na modernizaci úseku Vysočany – Horní Počernice – Mstě-



Vedoucí posunu pan Antonín Havel při posunu s částí uceleného vlaku ve stanici Olbramovice, obvod Votice

podmínky přístavby a odsunu vozů. Naše postupy se nyní více podobají konkurenčním, zejména nižšími požadavky na zákazníka, byť to pro naše zaměstnance znamená více práce a zodpovědnosti.

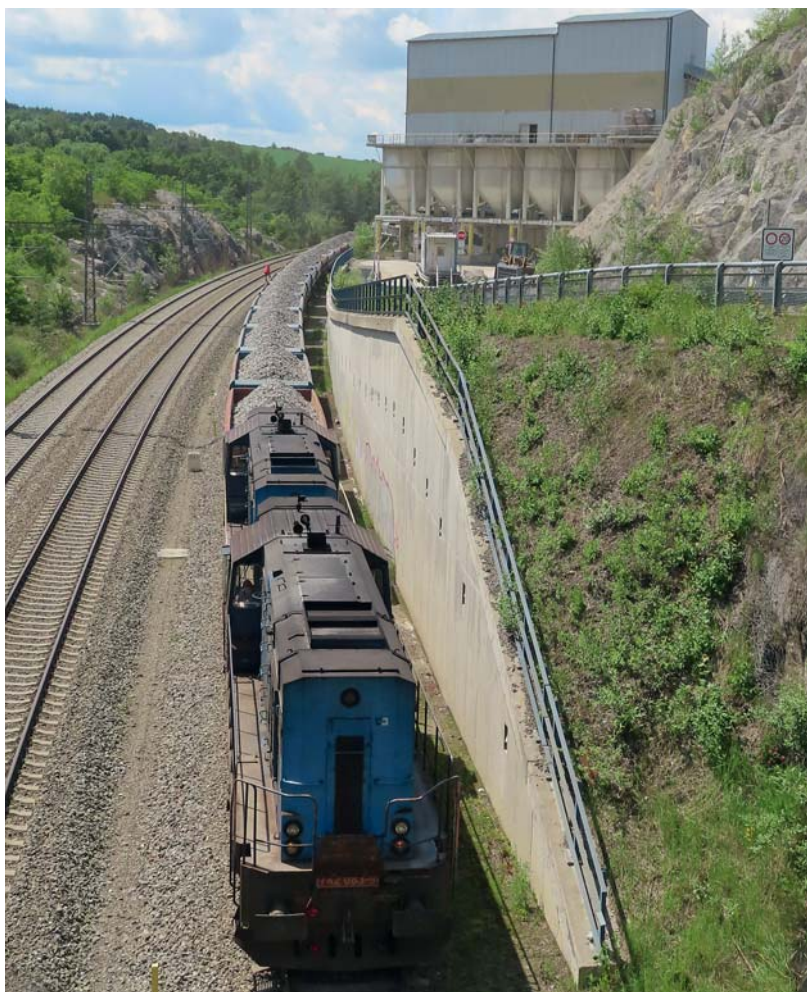
Lom Votice se nachází v krásném prostředí. Dobývací území se nachází na pravé straně trati ve směru z Prahy do Českých Budějovic a na této straně je i nakládací zařízení. Zázemí lomu, včetně části skladovacích kapacit, se naopak nachází na straně levé. Pohyb mezi levou a pravou stranou lomu je možný pouze po veřejné komunikaci po mostě přes železniční trať. Naposledy prováděná nakládka šterku pro úsek Vysočany – Horní Počernice představovala ucelené vlaky 30 vozů. Požadovány byly zčásti Ua vozy, které se v denní době naložily, ještě tentýž den odjely na stavbu, v noci se vložily a nad ránem se vrátily na další nakládku. Ostatní přepravy se realizovaly ve vozech Faccs a Chopper, které se na stavbu dodávaly obvykle v následující denní směně. S ohledem na sklonové poměry bylo nutné nakládku zajišťovat dvěma hnacími vozidly řady 742 spřaženými do dvojčinného řízení, pro dopravu do Prahy musely být doplněny ještě hnacím vozidlem závislé trakce. V některých dnech probíhala také nakládka konkurence a byli jsme nuceni hledat takové časy, aby lom zvládl obě akce. Na jaře jsme takto naložili, od-

vezli a vysypali 23 vlaků. V přípravě je podobně obsáhlá podzimní fáze.

Majitel lomu, společnost Zapa, patří k našim tradičním zákazníkům. Kromě přepravy šterku z lomu zajišťujeme zásobování betonárek v Praze a okolí cementem. Vozíme jej sem ucelenými vlaky, jejichž dodavatelem je náš další dlouholetý partner, společnost Cement Hranice. Společnost Zapa vznikla v devadesátých letech, kdy měla jen několik zaměstnanců. První plnohodnotnou betonárku provozovala v Praze na Kačerově a právě sem vede hlavní tok cementu z Hranic. Dnes provozuje 51 betonáren a několik dalších provozů, jako zmíněné lomy, pískovnu a další.

Nakládka v lomu Votice, a to nejen pro výše uvedenou stavbu, je prováděna vedoucími posunu pracoviště Benešov u Prahy, které je součástí PP Praha-Libeň. Trvale jsou zde 4 vedoucí posunu, které s ohledem na probíhající kúrovocovou kalamitu doplňuje jeden vedoucí posunu pražský s větším počtem směn a jeden další, který má směn na Benešovsku menší počet. Na nakládku ucelených vlaků o počtu 30 vozů je potřeba dlouhá doba, kterou vedoucí posunu stráví na pracovišti lomu, na otevřeném slunci a v prašném prostředí. Tato činnost je značně náročná a vedoucím posunu, kteří zde směny vykonávají, patří dík za dobře provedenou náročnou práci.

Text a foto: Martin Kašpar



Bývalá vlečková, nyní staniční kolej vede souběžně s traťovými v hlubokém výkopu.

## Bezpečnost v železničním provozu

Dokončení ze strany 5

především ruční brzdy, klíny a zarážky z výbavy hnacího vozidla. Při použití zarážek strojvedoucí vždy dbá, aby byly řádně vloženy pod ložené nápravy, stykové plochy hlavy kolejnice a aby zarážky byly čisté a suché a jazyky zarážek byly v co nejtěsnějším kontaktu s kolem.

Tyto tři podmínky zásadně ovlivňují zajišťovací schopnost zarážek a v mnohých případech si strojvedoucí i s těmito prostředky vystačí. Pouze v těchto případech je strojvedoucím umožněno utážením ručních brzd i přes plný tlak vzduchu v brzdových válcích. Tímto se docílí zvýšení zajišťovací síly o více než 60 % z původní hodnoty uvedené na voze. V bezzávadovém provozu není tento postup s ruční brzdou dovolen. Docházelo by tím totiž ke zvýšení počtu závad na brzdových dílcích, zároveň k její neupotřebitelnosti a ani by nebylo možné ověření přilehnutí brzdových špalíků od použité ruční brzdy.

### Zajišťovací síla na místo brzdící váhy ruční brzdy

Zajišťovací síla  $F_p$  byla do IN zanesena již při předchozí změně a vyhovuje tedy nejnovějším požadavkům dle mezinárodních pra-

videl pro interoperabilitu. Dovolím si však vysvětlit důvod přechodu na fyzikálně uchopitelnou veličinu síra Isaaca Newtona (1642-1727). Výkon ruční brzdy (brzdící váha) v tunách, který platil po dlouhá desetiletí však laikovi nemůže nic říci a každý, kdo chce systémem pochopit, by musel v zásadě nastudovat podstatně více. Obecně je známo, že brzdící váha ruční brzdy je odvozena od brzdící schopnosti vozidla při rychlosti asi 50 km/h (dynamické tření). Při této rychlosti jsou hodnoty tření všech druhů brzdových špalíků přibližně stejné. Statické tření (při stání vozidla) různých typů brzdových špalíků se však zásadně mění, a tedy neodpovídá současným standardům. Toto byl důvod, proč bylo nezbytné změnit systém brzdící váhy [t] ruční brzdy na jednoznačně definovatelnou zajišťovací sílu  $F_p$  [kN], se kterou si dnes poradí i žák sedmé třídy základní školy. Proto také často dostávám otázku: „Když je za sebou více konstrukčně stejných vozů, proč má každý z nich na skříní uvedenou jinou zajišťovací sílu, přičemž ten se špalkem GG (litina) má hodnotu nejvyšší a ten

se špalkem s „K“ v kroužku nejnižší? Odpověď: „Ačkoliv síla špalku na kolo působí u všech vozů stejně, hodnota statického tření je u nekovových špalíků výrazně nižší, a to zejména u špalíku „K“. Budeme-li tedy sílu zdrže působící na jízdní plochu kola násobit výrazně nižším desetinným číslem než u špalíku litinového, musíme dojít logicky i k podstatně nižší hodnotě zajišťovací síly  $F_p$  [kN]. Paradoxem je, že hodnota dynamického tření u kompozitního špalíku typu „K“ je jednoznačně nejvyšší, a tedy dosahuje nejlepšího brzdného účinku během jízdy.

Vlastimil Hybrant

	TYP BRZDOVÉHO ŠPALÍKU		
	GG (šedá litina)	K	LL
PŘEPOČET BV [t] NA $F_p$ [kN]	x 1,86	x 1,01	x 1,05
STATICKÉ TŘENÍ (zajištění vozidla ruční brzdou)			
DYNAMICKÉ TŘENÍ	rychlost $v > 50$ km/h		
	rychlost $v < 50$ km/h		

Stav a hodnocení vlastností jednotlivých druhů brzdových špalíků

# Čtrnáct dní se samočinným spřáhlem

Je čtvrtek 21. července 2022. Dnes máme v Zebrzydowicích přebírat od PKP Cargo testovací vlak s nově vyvíjeným evropským digitálním samočinným spřáhlem. Předpokládáný příjezd vlaku je v 8:00. V deset hodin vlak konečně přijíždí. Nevypadá špatně. Všechny vozy jsou prakticky nové a všechny pomalované efektními reklamami na zařízení DAC4EU (Digitální samočinné spřáhlo pro EU). Jdeme na to. Vozmistr musí soupravu pečlivě zkontrolovat, je to zcela nová věc.

V oblasti samočinného spřáhla se musíme spolehnout na předávací protokol, že vše funguje, jak má. Až na dva překlepy v předem zaslané vlakové dokumentaci je vše v pořádku. Vlak je převzat, jsme pohotovi k odjezdu. Na celé severní Moravě probíhají rozsáhlé výlukové práce, takže jízda do Brna-Maloměřic, kde dnešní trasa končí, trvá až do 21:30. Při „pěkných“ 32 stupních Celsia na lokomotivě 363.009 je to docela „záhuľ“. Pokud už se pro nás najde volná trasa, co chvíli nás vyhýbají – přece jen máme v některých místech rychlostní omezení a nikdo nechce kvůli tomuto vlaku zpozdit osobní dopravu. V Přerově končí prvnímu „firovní“ pracovní doba. Naštěstí je tam už připravený střídač. A pak po jednokolejce do Brna to taky nepůjde hladce. Několik teplotních pomalých jízd, kde to s vlakem pěkně „zamele“. V Maloměřicích už jsou na nás připraveni, ale než se doprovodný vůz dostane do depa k elektrickému stojanu, chvíli to ještě trvá.

Na pátek 22. července je naplánována jízda se soupravou v okolí Brna. Chlápům z doprovodu vlaku trvá asi dvě hodiny, než propojí všechny vozy kablíky a dráty, aby mohli měřit. Celkem je na vlaku asi 150 senzorů, to je zhruba 8 na jednom voze. Před testovacím posunem se bude muset vše zase rozpojit a zabezpečit. Ale dnešní jízda je pravý opak včerejška. Kromě Moravského Písku a Břeclavi, kde máme úvrat a měřící vůz se musí přehodit, aby byl vždy přímo za lokomotivou, nás nikde nezastává. Takže paráda. Až na to horko... Na víkend se souprava schová „do placu“, aby ji tak snadno nenašli umělci s pikslami barevných sprejů. Máme štěstí. Když

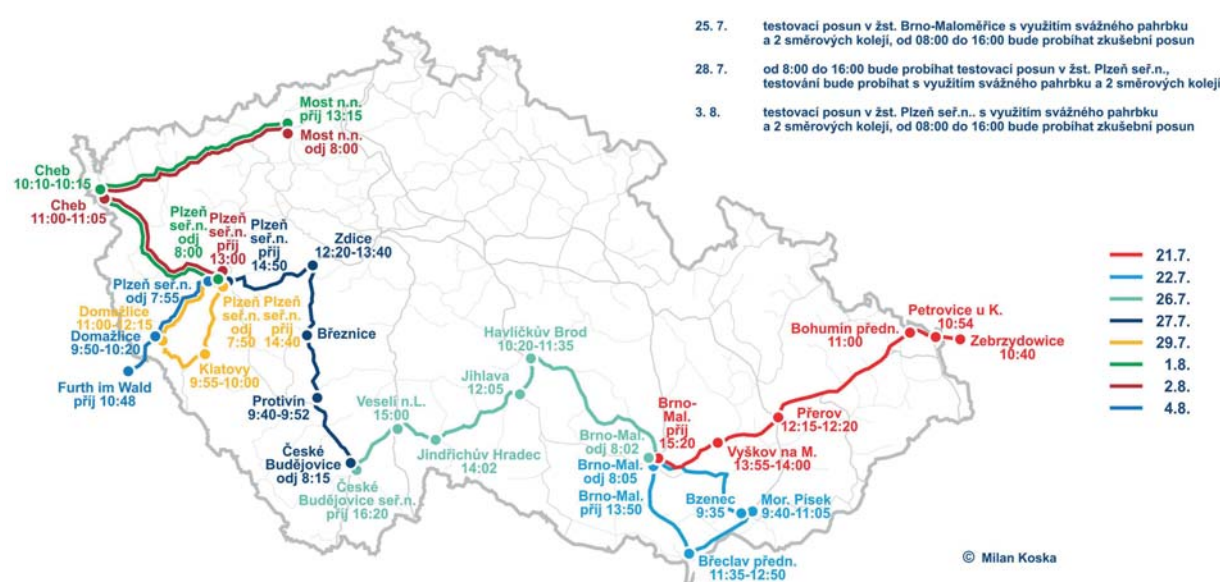
souprava na jaře vjela do Rakouska, hned první den pomalovali měřící vůz a druhý den po odstranění znovu. Proč to dělali? Těžko říct. Třeba zrovna proti něčemu protestovali...

V pondělí 25. července nás čeká jeden z nejnáročnějších dnů. Dopoledne zkušební spouštění z pahrbku a odpoledne se přijede podívat vedení ČD Cargo, odborná veřejnost a mnoho dalších zájemců, zvědavých na tuto oslavovanou technologii. Tak uvidíme. Nakonec to bylo lepší, než jsme očekávali. Počasí jak v nevadské poušti, ale přidělení posunovačů a strojvedoucích záloh velmi šikovní, přestože práce se samočinnými spřáhly je zcela odlišná, než jsou zvyklí. Než odhalili správné místo, kde obsloužit rozvěšovací zařízení a jak zabránit, aby se spřáhla vozidel před vrcholem pahrbku znovu dotkla a svésila, chvíli trvalo. Rovněž není přínosem, že vlak je sice tak nějak „po Evropsku“ rozmanitý a diverzifikovaný, aby předvedl co nejvíce typů vozidel, ale nebere v úvahu, že některé vozy zkrátka není dovoleno spouštět – takže při 18 vozech se 4x zajíždí... Po předváděčce rozposunu a samočinného svěšování ve směrové koleji následuje prezentace předsedy představenstva ČD Cargo Tomáše Tótha k problematice celoevropského zavedení samočinného spřáhla a zajímavá diskuse přítomných a doprovodu testovacího vlaku, kde k tomuto tématu zazněla řada zajímavých myšlenek a úvah.

Úterý 26. července: Ráno začalo bouřkou následovanou vydatným deštěm. Už byl potřeba, ale pro práci v kolejišti je to stejně nepříjemné počasí jako pětaticetistupňové vedro. Ze strany provozních kolegů opět vynikající spolupráce, takže vyjíždíme přesně v 8:02 podle jízdního řádu na návštěv „Rychlost 40 km/h a volno“. Dnešní úsek končí v Českých Budějovicích. Po odstavení a zajištění soupravy bude doprovodný vůz opět nocovat v depu kolejových vozidel na připojení k elektrickému stojanu.

Slibný rozjezd ve středu 27. července z Českých Budějovic je brzy pokažený v Čičenicích, kde jsme vyhnuti z důvodu střetu rychlíku ČD z protisměru s dodávkou na železničním přejezdu se závorami v Protivíně. Zpoždění cca 2,5 hodiny si udržíme až do Plzně. Pozo-

## Jízda testovacího vlaku s automatickým spřáhlem v ČR 2022



K přesunu z Brna do Českých Budějovic bylo využito reprezentativní dvojice retro „laminátek“.



Výměna akumulátorů automatického spřáhla

ruhodně je, že lokomotiva rychlíku je odřená a pomačkaná z boční strany a poškození je patrné i na zařízení mezi podvozky. Čelní strana lokomotivy zjevné známky střetu nejeví. Zbytek dnešní trasy probíhá bez problémů, příjezd do Plzně hladký a stejně tak přesun soupravy na odstavnou kolej v „ranžír“ a k napájecímu stojanu je perfektně promyšlen s ohledem na zítřejší přípravu soupravy a následný rozposun.

Čtvrtek 28. července: Nejprve je třeba připravit soupravu k rozposunu. To znamená rozpojit mezi vozy kablíky k jednotlivým senzorům. Dnes je také potřeba v soupravě vyměnit 12 akumulátorů, které napájejí jednak měřící přístroje a také napodobují elektrické rozvěšování některých spřáhlů. S pomocí kolečka zapůjčeného od vozmistrů to doprovod vlaku zvládá poměrně rychle. Výkon posunovačů čtyř strojvedoucích i brzdaře Správy železnic nelze hodnotit jinak než jako výborný. Odvedli velmi profesionální práci, kdy i doprovod DAC vlaku byl překvapen jejich efektivitou a dokonce se prokeřli, že posunujeme lépe než v Polsku... Objevilo se několik problémů na straně kotlových vozů Zags se zařízením Voith, kdy spřáhla několikrát opakovaně neúčinkovala a zafungovala například až při dojezdu několikátého následného odvěsu. V některých případech při tom bylo možné pozorovat viditelné rozdílnou výšku hlav spřáhlů, přestože se kolej

v daném místě nejvíce zvlněná. Vozy se v Plzni dařilo rozpouštět plynuleji než v Maloměřicích (možná z důvodu nervozity v Brně před exkurzí vedení a odborné veřejnosti), proto se více projeví síla „kmitání či rázů“ ve spřáhlovacím ústrojí po najetí na již stojící delší odvěs (rychlostí pomalé chůze), kdy najíždějící odvěs se „odrazí“, ale „nemá kam“, a do utlumení to několikrát silně zacaká. K tomu přítomní zástupci Drážního úřadu poznamenali, že hlučnost při tom emitovaná je v dnešní době velmi problematická.

V pátek 29. července jsme absolvovali okružní jízdu s měřením do Domažlic a zase zpátky. Jednokolejná trať. Co dodat. Na příjezdu do Plzně + 180 minut.

V pondělí 1. srpna byla trasa z Plzně do Mostu projeta bez problémů a zcela hladce. V Mostě perfektní koordinace přestavení měřícího vozu do depa na napájecí stojan. Dokonce pro tento účel na stojanu vyměnili zásuvku třífázového proudu za nejnovější typ. Jen škoda, že jsme z důvodu omezeného nápravového tlaku nemohli jet z Plzně do Mostu přes Žatec.

Ráno 2. srpna jsme provedli kontrolu soupravy. Naštěstí dosud žádné graffiti. Dnešní jízda z Mostu zpět do Plzně proběhla opět bez problémů, pouze s několika křižováními s osobní dopravou, mínus 40 minut na příjezdu. Výborně zorganizovaný přesun na myčku k vyprázdnění nádrží a doplnění vody.

V mžiku kolem nás byly čtyři ukližečky s kyblíky a nabízely kompletní úklid celého vozu, včetně umytí oken. Pozoruhodné bylo, jak se v oranžových vestách blížily z různých stran, nejen ve směru od svého útulku. Nabídka byla zdvořile a s díky odmítnuta, neboť objednávka nic takového nezmiňovala.

Středa 3. srpna: Plánovanou aktivitou byl tzv. PHD (vojenskou terminologií parkový a hospodářský den), kdy se vzhledem k dalšímu plánu přepravy testovací soupravy musely přemísťovat předměty z doprovodného vozu do některých vozů soupravy a naopak, a současně proběhla příprava na přejezd do stanice Furth im Wald. Kromě toho vedoucí projektu poděkovala za naši podporu při filmování. O filmařích jsme prakticky vůbec nevěděli. Údajně se jim povedly krásné záběry; scénérie mezi Budějovicemi a Plzní a pak domažlický okruh prý byly dokonce srovnatelné se záběry ze Švýcarska. Jakmile budou mít finální trailer, umožní nám jeho sdílení. Záběry ze „spanilé jízdy“ po Rakousku jsou prý na YouTube již nyní.

A je tu poslední den, čtvrtek 4. srpna. Ráno vizuálně prohlédíme vlak. Kupodivu stále žádné známky graffiti. Dnes už žádné měření; propojovací kablíky senzorů jsou zajištěny a souprava připravená na víkendové odstavení na německé straně hranic. Ve 13:35 je akce DAC4EU ČD Cargo ukončena a souprava odstavena na osmé koleji stanice Furth im Wald.

Nezbývá než poděkovat všem zúčastněným od plánovačů až po vozmistry, posunovače a strojvedoucí za výbornou spolupráci během dvou týdnů, kdy se vlak pohyboval po české železniční síti bez jakýchkoli incidentů. Po skončení testování v České republice pokračovala souprava na další zkušební do německého Kasselu. Poté má jít na revizi a část vozů bude připravena na veletrh InnoTrans do Berlína. Kromě toho se plánuje další předvádění v severní Francii.

### Závěr:

Samočinné spřáhla, která v uplynulých týdnech brázdila tratě České republiky, se zatím ani vzdáleně nemožno srovnávat se samočinnými spřáhly používanými v zemích, kde je tato technologie již využívána. Ke konkrétním podrobnostem testovaných typů spřáhlů a ke krátkému vyhodnocení testů se vrátíme v některém z dalších Cargováků.

Text a foto: Petr Jindra



Automatické spřáhlo typu Dellner



Automatické spřáhlo typu Voith

# Železniční proměny (28.)

## Přepravy nákladních automobilů, autobusů a další silniční techniky



Železniční přepravy nových speciálních silničních vozidel, jako jsou nákladní automobily, trolejbusy, autobusy, traktory, kombajny, případně přívěsy a návěsy již zdaleka tak běžné jako přepravy nových osobních automobilů nejsou. Ani historicky se nikdy nejednalo o příliš významný segment, a to především z důvodu spíše kusové výroby těchto vozidel, které bylo na delší vzdálenosti ve větších objemech potřeba expedovat jen velmi vzácně.

Nejčastějšími železničními přepravami nákladních automobilů jsou tak již více než sto let přepravy vojenské techniky. Ty ale do tématu tohoto článku nespádají, proto se jimi nebudeme zabývat. Určitou zajímavostí tohoto druhu pak jsou přepravy starších vyřazených vozidel, směřující buď k dalším provozovatelům, případně do sbírek větších či menších sběratelů vojenské nebo civilní dopravní techniky. Ve větší míře byly takovéto přepravy realizovány například v období před cca deseti až patnácti lety, kdy Armáda České republiky rozprodávala civilnímu sektoru velká množství svých prakticky nikdy nepoužitých nákladních automobilů, z velké části různých variant vozů Praga V3S a Tatra 148.

Historie železničních přeprav nákladních vozidel není příliš zmapována, ale lze se domnívat, že pokud probíhaly,



**Vlak, vezoucí nákladní vozy IFA a tažený „štokrem“ 556.053 dne 17. srpna 1978 právě překročil státní hranici mezi NDR a ČSSR u Jiříkova a směřuje do československého vnitrozemí.**

**Sbírka: Jiří Maurenz**

tak z větší části formou vozových zásllek na běžných nízkostěnných vozech a jen málokdy v podobě ucelených vlaků do vzdálenějších destinací, například námořních přístavů při exportech vozidel do zámoří. Dalším případem bývaly přepravy v rámci zemí RVHP, kde se na našem území v sedmdesátých a osmdesátých letech bylo možné setkat s ucelenými vlaky nákladních vozů IFA z východoněmecké produkce určených pro maďarské odběratele. Hlavní změnou proti minulosti je již jen vzácné využívání ploši-



**Nové Scanie se na své dlouhé cestě z Nizozemí blíží 9. listopadu 2006 do cílové stanice Jeneč, v čele se „zamračnou“ 751.166.**



**Starší pařížské autobusy projíždějí 25. listopadu 2008 někdejší Čekací koleje v Praze-Vršovických sn. Dnes se zde nachází doprava Praha-Zahradní Město.**



**Přeprava chladících návěsů Orličan Choceň do SSSR 7. dubna 1988, v čele vlaku je zvolenský „sergej“ T 679.1002.**

**Foto: Reprodukce z časopisu Motoristická současnost**

stanice 1. listopadu 2006 a směřoval na vlečku téže firmy v Jenči, kam dorazil 9. listopadu 2006. Po vyložení celé této velmi neobvyklé zásilky byly prázdné železniční vozy odeslány do zahraničí a žádná taková přeprava se u nás již nikdy neopakovala.

Stejně vzácné pak jsou i železniční přepravy autobusů. Jedna z mála se odehrála o necelé dva roky později, v listopadu 2008, kdy přes Českou republiku projela zásilka několika vozů, opět „lowdecky“ Transwaggon, ložných staršími třídvéřovými autobusy typu Renault Citybus původem z Pa-

trově nad Ohří). Za poslední roky byly realizovány například přepravy nových trolejbusů do Zlína (2005), Sofie (2010), Prešova (2011), Urgenče v Uzbekistánu (2013), a opět Sofie (2014). Ve všech těchto případech se vždy jednalo o vozové zásilky, případně skupiny vozů, dopravovaných v celé trase běžnou vlakotvorbou. Jistou zajímavostí těchto přeprav pak je, že k přepravám byly vždy využívány konvenční nízkostěnné vozy, ať už čtyřnápravové Res nebo ještě v nedávné minulosti i dvounápravové Kbkks.

Kromě těchto přeprav se na železnici odehrávají i přepravy speciálnější silniční kolové techniky. V menší míře to jsou přepravy traktorů, ale zajímavější a intenzivnější jsou přepravy nových kombajnů značky New Holland ze závodu této nadnárodní firmy vyrábějící zemědělskou techniku v polském Plocku, směřující k různým příjemcům v Turecku. Tyto přepravy probíhají již mnoho let v tranzitu přes Lanžhot st.hr., a to někdy jako skupiny vozů a někdy i jako ucelené vlaky, a z důvodu svých rozměrů jsou kombajny na železničních vozech – opět „lowdecky“ – naložené v částečně demontovaném stavu. Úplně na závěr pak můžeme uvést ještě přepravy nových přívěsů a návěsů, které jsou dnes opět zcela ojedinělé. Svou historií ale mají, v dřívějších dobách bylo možno se zásilkami těchto vozidel setkat, známé jsou například přepravy chladírenských návěsů z Orličanu Choceň do SSSR, ale běžné bývaly i valníkové otevřené přívěsy a návěsy.

**Martin Boháč**



**Kombajny New Holland na své cestě z Polska do Turecka při pobytu v Břeclavi dne 3. května 2006**

nových vozů, jejichž místo zaujaly speciální „lowdecky“ umožňující přepravy i robustních silničních vozidel bez větších omezení. Kromě toho se před deseti lety objevila na evropských kolejích úplná novinka, systém r2l rakouské spediční firmy VEGA. Tento velice progresivní systém umožňuje celkem jednoduše zvládat železniční přepravy nových nákladních automobilů různých typů, především tahačů ale i jiných, a nových návěsů. Systém r2l je úspěšně využíván především v transalpském tranzitu, ale v loňském roce se objevil i na našich kolejích.

Jak již bylo řečeno výše, jsou železniční přepravy silničních nákladních vozidel nejen u nás, ale bohužel i v celé Evropě velmi vzácné, a za poslední dobu jich můžeme vyjmenovat a popsat jen několik. Mezi nejzajímavější určitě patří dva ucelené vlaky nových tahačů a šasi Scania s využitím vozů „lowdeck“ firmy Transwaggon. První byl vypraven koncem října 2006 z nizozemské stanice t Harde, ležící nedaleko výrobního závodu této skandinávské značky ve Zwolle, a směřoval na vlečku firmy Hödlmayr v hornorakouském Schwertbergu. Druhý vlak následoval ze stejné

říže (odesílací stanice Pantin) a směřující do rumunské Kluže. O něco běžnější jsou železniční přepravy nových trolejbusů z plzeňské Škodovky (až do roku 2004 vyráběných v závodech v Os-

### Foto měsíce



**Letní romantika v Kovářské.** Manipulační vlaky ČD Cargo, kterými je v současné době obsluhována i náročná horská trať Chomutov – Vejprty, jsou zajímavým cílem nejen českých, ale i německých fotografů. Dokládá to snímek, který pořídil **Julius Walther** a my jsme jej vybrali jako srpnové foto měsíce.