Cargovák

Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

10
2022

Fotosoutěž 2022

Letošní babí léto bylo opravdu krátké. Září nám příliš hezkých dnů nedopřálo, a tak alespoň několik říjnových dnů nabídlo vyšší teploty a sluneční paprsky. Právě babí léto bývá obdobím, ve kterém lze pořídit opravdu pěkné fotografie třeba nákladních vlaků ČD Cargo. Zájem o naše vlaky, resp. o fotografování vlaků obecně roste. Dokládá to velký počet fotografií zaslaných do letošního ročníku naší fotosoutěže. A roste nejen celkový počet fotografií, ale výrazně přibývá snímků, které jsou opravdu velice pěkné. Stoupl také počet snímků vlaků ČD Cargo pořízených v různých koutech Evropy. Ano, s našimi vlaky je možné se setkat již v sedmi zemích Evropy. Téma zahraniční expanze proto bude námětem nástěnného kalendáře ČD Cargo pro rok 2023, v němž budou použité mimo jiné i snímky z letošní fotosoutěže. Od vyhlášení dorazilo do naší e-mailové schránky téměř 1 400 fotografií od 185 autorů. Vybrat vítězný snímek tak opravdu nebylo jednoduché a porotě nebylo co závidět. Odměnu by si nezasloužilo jen pět fotografů, ale mnohem více. Podmínky soutěže jsou však přesně dány. Věřím, že výhry udělají radost, stejně jako zařazení fotografií do stolního nebo nástěnného kalendáře na rok 2023. Všichni, jejichž fotografie budou vybrány, od nás kalendář samozřejmě obdrží. Všem fotografům děkujeme a těšíme se na další vydařené snímky. Tak „Dobré světlo".

Michal Roh

„Druhý reklamní TRAXX ČD Cargo 388.010 vezl 10. prosince 2021 pohádkově zasněženou krajinou u Babic nad Svitavou ucelenou soupravu wapek." Tak **Lubomír Novák** nazval fotografii, kterou nám zaslal do fotosoutěže, a kterou porota vybrala jako vítězný snímek letošního ročníku. Takže tedy v říjnu netradičně na titulní straně Cargováku zimní motiv.

OBSAH

03
Přeprava písku do Jihlavy
Na vlečce Uhelných skladů Jihlava se na konci září uskutečnila zkušební vykládka písku. Vše dopadlo k plné spokojenosti zákazníka.

06
Národní den železnice
Letošní železničářské oslavy proběhly v západočeské metropoli, v Plzni. A bylo se na co dívat. Zhlédnout bylo možné celou řadu historických i současných vozidel. Pro návštěvníky byl připravený bohatý doprovodný program.

Pohybujeme se na hranici našich kapacit

Změny v představenstvu ČD Cargo se výrazně dotkly rovněž organizační jednotky Řízení provozu Česká Třebová (ŘP). Jejím ředitelem se od 1. září 2022 stal Jiří Škovroň. Zajímalo nás, s jakými pocity se svojí funkce ujal a jaké cíle si stanovil.

Jiří Škovroň — Archiv ČD Cargo

V provozní oblasti nejste žádný nováček. Můžete čtenářům Cargováku přiblížit Vaši železničářskou kariéru?

Železnice mě takříkajíc provází celým profesním životem. Po absolvování VDA v České Třebové jsem od roku 1995 začal pracovat jako výpravčí vlaků v různých stanicích uzlu Ostrava a v pohraniční přechodové stanici Petrovice u Karviné. V roce 2007 jsem přešel na funkci provozního dispečera tehdejšího OPŘ Ostrava a odtud byl již jen krok k ČD Cargo. V letech 2007–2018 jsem postupně prošel všemi dispečerskými pracovišti Řízení provozu Česká Třebová jako dispečer plánovač, lokomotivní, vedoucí, kontrolní a nakonec ústřední dispečer. Od roku 2018 až do nástupu do nynější funkce jsem pracoval na ŘP Česká Třebová jako vedoucí skupiny a poté jako vedoucí oddělení provozního řízení.

S jakými pocity jste se ujal funkce ředitele Řízení provozu Česká Třebová?

Převzal jsem odpovědnost, nebojím se, věřím si a hodlám pokračovat v trendu započatém předchozím ředitelem panem Svojanovským. Vím, že se mohu opřít o kompaktní a kvalitní kolektiv našich zaměstnanců a vzhledem k realizovaným změnám v naší dopravní společnosti vnímám i podporu vedení k realizaci běžné práce i k hledání nových cest ke zkvalitnění dopravních procesů. Cítím i podporu ze strany své rodiny, protože tato práce klade mimo jiné i zvýšené nároky na můj čas, za což jí i touto cestou děkuji.

Plánujete nějaké změny?

Mou vizí je kontinuita. Hodlám pokračovat plynule v trendu a schématu, který nastavil můj předchůdce. To platí obecně. Ovšem pokud pokračujete v započatém přechodu k moderním způsobům řízení provozní práce, je to stav, který změny přináší již z principu zavádění nových metod, technologií a využití příslušných informačních systémů. Takže nějaké změny lze očekávat v oblastech plánování vlakové práce a možná i analýzy provozních výkonů.

Jízdy nákladních vlaků výrazně ovlivňuje výluková činnost. Máte nějaký recept, jak dopad výluk co nejvíce eliminovat?

Výluky – o těch bylo napsáno již hodně. Ano extrémně nás omezují a v mnoha případech jsou limitní pro naši činnost. Postupně rozvíjíme nové prostředky, jak je eliminovat, ale blíží se zimní období, čili doba, kdy je výluková činnost přece jen méně intenzivní a my všichni musíme svou prací ukázat, že když je výluk méně, jezdit s vlaky umíme, a že se nejedná jen o výmluvu a berličku pro naši činnost.

Jak se provozu daří zvládat rostoucí přepravy hnědého uhlí?

V této době, vlivem celkové hospodářsko-energetické situace se jedná o maximální prioritu. Výše nároků na

Pokračování na str. 2

Pohybujeme se na hranici našich kapacit

Dokončení ze str. 1

přepravu této komodity se pohybuje nad úrovní 160 procent předchozích let. Je to pro nás obrovská výzva. A řekněme rovnou, že se pohybujeme na hranici našich kapacit. Ovšem právě to nás nutí za pochodu hledat nové cesty a metody, ať již z hlediska organizační tak i provozní práce. Již teď jsou realizovány změny v oblasti práce se strojvedoucími i úpravy činnosti staničního personálu v rozhodujících lokalitách. Při tom všem však nesmíme zapomínat na dodržování kvality i v ostatních, i když ne zrovna tak prioritních, ale přesto obchodně významných komoditách.

Zlepšuje se situace na česko-německé a na česko-polské hranici při předávání vlaků? Jak hodnotíte spolupráci s našimi pobočkami a dceřinými společnostmi?

Nejvýznamnější přechody na česko-německé a na česko-polské hranici jsou i nadále vysoce rizikovým prvkem dopravní práce a jako takovým je jim z naší strany věnována trvale vysoká pozornost. Ve vztahu k Německu se jedná zejména o eliminaci dopadů extrémní výlukové činnosti v údolí Labe, k níž se v současné době řadí i záměr německé strany výrazně omezit z úsporných důvodů počty zaměstnanců DB Cargo v Děčíně. Ve vztahu

Zajištění kvalitní vozby vlaků automotive patří k prioritám Řízení provozu Česká Třebová. **Foto: Tomáš Kuchta**

k Polsku snad již nejhorší doba výlukové činnosti pominula. Tady bych viděl největší problém přímo v kapacitě obou hlavních přechodů, vysokém podílu operativy a nepružnosti některých polských dopravců. To vše je umocněno krátkými přepravními vzdálenostmi od rozhodujících stanic v ostravské aglomeraci.

Pro eliminaci vznikajících problémů se nám postupně povedlo a osvědčilo pro přechody do Německa a Polska zavést pracoviště koordinátorů provozu, kteří odstraňují problémy plánování vlakové práce přesahující délku jedné směny a zajišťují také, k eliminaci potíží nezbytnou komunikaci s našimi vnitřními i vnějšími partnery. Ze stejného důvodu jsme nově od září zřídili pracoviště se stejnou náplní práce pro přechody na Slovensko a dále ve směru do Maďarska a jihovýchodní Evropy. Úzká spolupráce s pobočkami a dceřinými společnostmi je za této situace a při současném vývoji směřujícím k expanzi do zahraničí nezbytnou podmínkou a postupně se na základě stávajících zkušeností dále rozvíjí, právě i díky dobré činnosti našich koordinátorů.

Můžete nám popsat spolupráci Řízení provozu s provozními jednotkami? Jste s touto spoluprací spokojený nebo byste něco změnil?

Dobrá spolupráce s provozními jednotkami je pro zajištění všech úkolů nezbytnou nutností. Čekají nás společně velké úkoly v oblastech evidence včasnosti jízd vlaků a analýzy provozních výkonů, odstraňování nedostatků při realizaci plánovaných přeprav, ale třeba i v oblasti pokrývání dalších požadavků ze strany Správy železnic, například ve vztahu k obsazování kolejí a dalším technologickým činnostem. Myslím, že naše stávající spolupráce je na odpovídající úrovni. Pro její další zlepšení bych se rád vrátil k organizaci našich společných pracovních setkání z doby před Covidem, kdy se jednou ročně osobně scházeli vedoucí zaměstnanci vedení ŘP Česká Třebová a příslušné PJ přímo s provozními pracovníky v místech jejich působení. Vznikal tak prostor pro provozní připomínky zaměstnanců obecně i dotazy k činnosti dispečerů a vysvětlení sporných otázek i některých organizačních záměrů a realizovaných technologií.

Připravil: Michal Roh

Den pro zelené město

Na vlečce výtopny Vráto byl prezentován vůz řady Slps s kontejnery ACTS určenými pro přepravu komunálního odpadu.

V úterý 27. září 2022 se v Českých Budějovicích, konkrétně v areálu výtopny Vráto, konala akce s názvem Den pro zelené město. Jejím cílem bylo nejen představit současný způsob zásobování města horkou vodou a teplem, ale především přiblížit projekt výstavby zařízení pro energetické využití odpadů (ZEVO) v této lokalitě.

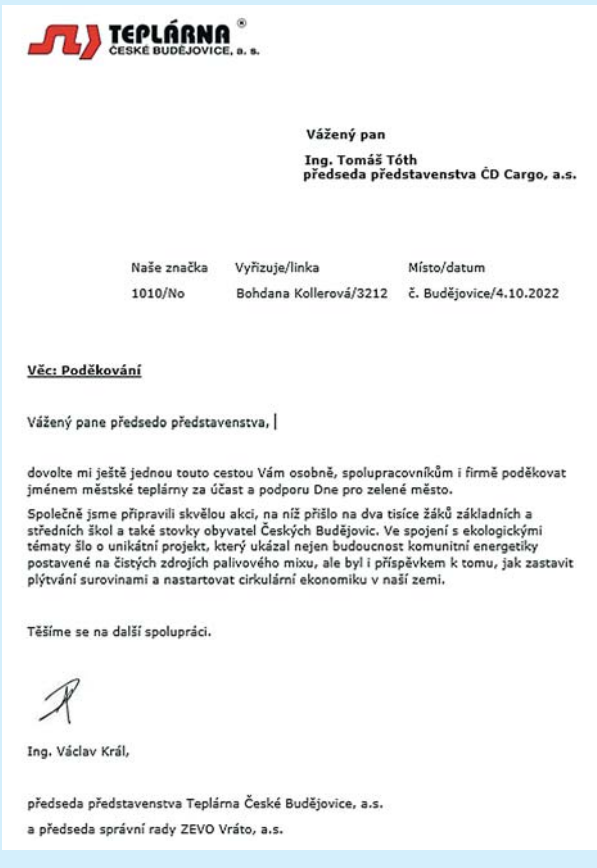
Akce se jako jeden z partnerů zúčastnilo i ČD Cargo, které zde návštěvníkům nabídlo možnost dozvědět se mnoho zajímavého o naší společnosti v prezentačním voze. Děti a studenti středních škol si zde také mohli zasoutěžit o zajímavé ceny. A že jich nebylo málo – akci navštívilo okolo 1 500 studentů z Českobudějovicka. Program celého dne byl opravdu pestrý – návštěvníci si mohli prohlédnout zařízení teplárny, včetně hlubinného zásobníku na uhlí, vyšplhat na první z ochozů teplárenského komína, svézt se na replice historické drezíny apod. Na vlečkové koleji byl také vystaven speciální vůz řady Slps ložený třemi zaplachtovanými nástavbami ACTS na přepravu komunálního odpadu. Právě tyto nástavby jsou ve spolupráci se společností Brnie využívány ke svozu „komunálu“ ze Svitav a Zábřehu na Moravě do ZEVO v Brně.

O expozici a zábavné hry v prezentačním voze byl mezi školáky a studenty velký zájem.

Výtopna Vráto zahájila provoz v roce 1989. Do okrajové části města nebyla umístěna náhodou. Končil tu parovod a uhelný zdroj zde měl své opodstatnění, neboť České Budějovice se v té době dynamicky rozvíjely a bylo třeba reagovat na rostoucí spotřebu technologické páry, tepla a teplé vody pro průmysl a domácnosti. Za pár let by zde však měl být její provoz ukončen a v lokalitě by mělo vyrůst ZEVO s kapacitou 160 tisíc tun odpadu ročně. Stavba vyřeší dva základní problémy – teplárně umožní po 120 letech provozu ukončit uhelnou éru započatou 8. února 1909 spuštěním původní elektrárny a městu a okolním obcím pomůže vypořádat se s likvidací komunálního odpadu. Od roku 2030 už nebude možné ho jako dosud ukládat bez dalšího využití na skládky. Záměrem Evropské unie je, aby se po roce 2030 komunální odpad ze 65 % recykloval, z 25 % energeticky využíval a jen maximálně 10 % nevýhřevných odpadů se skládkovalo. Zároveň to pomůže snížit emise skleníkových plynů. V případě českobudějovické teplárny mohou emise klesnout ze 300 tisíc na 54 tisíc tun CO_2. V hlavním závodě českobudějovické teplárny na Novohradské ulici se totiž počítá s výstavbou kotle na spalování biomasy, který vznikne přestavbou dosud uhelného kotle K12. ZEVO Vráto by mělo být v provozu nejpozději v roce 2030. Odpad z blízkého okolí by do ZEVO měl být dovážen po silnici, ze vzdálenějších míst by měl být nákladními automobily svážen do překladišť a odtud přepravován po železnici s využitím kontejnerů, podobně jako je to v případě brněnského ZEVO.

Segment komunálního odpadu považuje ČD Cargo dlouhodobě za velice perspektivní, proto i v Českých Budějovicích chce být u toho.

Text a foto: Michal Roh



TEPLÁRNA ČESKÉ BUDĚJOVICE, a. s.

Vážený pan
Ing. Tomáš Tóth
předseda představenstva ČD Cargo, a.s.

Naše značka	Vyřizuje/linka	Místo/datum
1010/No	Bohdana Kollerová/3212	č. Budějovice/4.10.2022

Věc: Poděkování

Vážený pane předsedo představenstva,

dovolte mi ještě jednou touto cestou Vám osobně, spolupracovníkům i firmě poděkovat jménem městské teplárny za účast a podporu Dne pro zelené město.

Společně jsme připravili skvělou akci, na niž přišlo na dva tisíce žáků základních a středních škol a také stovky obyvatel Českých Budějovic. Ve spojení s ekologickými tématy šlo o unikátní projekt, který ukázal nejen budoucnost komunitní energetiky postavené na čistých zdrojích palivového mixu, ale byl i příspěvkem k tomu, jak zastavit plýtvání surovinami a nastartovat cirkulární ekonomiku v naší zemi.

Těšíme se na další spolupráci.

Ing. Václav Král,

předseda představenstva Teplárna České Budějovice, a.s.
a předseda správní rady ZEVO Vráto, a.s.

Odklony Boskovickou brázdou

Odkloněný Mn 52947 se stroji 750.275+013 s kulisou malebného městečka Jevíčko v pozadí, tedy na úseku, který běžně nepojíždí žádný osobní a ani nákladní vlak.

Správa železnic v letech 2021 a 2022 výrazně omezila provoz vlaků mezi Brnem a Českou Třebovou, ale také mezi Českou Třebovou a Prahou.

Důvodem omezení je souběh několika staveb, zejména modernizace trati mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí a přestavba železničního uzlu Pardubice. Řada stavebních akcí do současné doby proběhla i mezi Brnem a Českou Třebovou, kde jde primárně o revitalizaci úseků Brno-Maloměřice – Adamov, Adamov – – Blansko a Březová nad Svitavou – – Svitavy. Také na úseku Blansko – Česká Třebová provedla Správa železnic další opravné práce.

Nejprve byl od 1. září 2021 zaveden jednokolejný provoz v úseku Adamov – Blansko, od poloviny prosince následovala celá série výluk mezi Brnem a Blanskem, a tím i vyloučení celého úseku. Nakonec se ještě v létě 2022 na tři měsíce zastavil provoz i mezi Březovou nad Svitavou a Svitavami. V rámci modernizace trati mezi Brnem a Adamovem proběhne kompletní rekonstrukce železničního svršku, částečně i spodku, výstavba nové odbočky Svitava a komplexní úprava zastávek Bílovice nad Svitavou a Babice nad Svitavou. Dojde k odstranění několika propadů rychlosti a přestavbou projdou železniční zastávky tak, aby splňovaly požadavky na pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Dále dojde ke kompletní rekonstrukci stanice Adamov, sanací projdou skalní svahy, u pěti tunelů proběhne sanace ostění. Celá tato velmi rozsáhlá akce by měla být ukončena do ledna 2023.

Při této velmi náročné výluce tranzitního koridoru došlo k odklonění většiny dálkových vlaků na trasu přes Vysočinu, případně přes Olomouc a Přerov. Vzhledem k tomu, že na této trati má ČD Cargo i několik významných zákazníků, především v oblasti Boskovicka, bylo zde potřeba operativně zajistit návoz a odvoz jednotlivých vozových zásilek. Kromě stanic Rájec-Jestřebí a Skalice nad Svitavou by došlo na výše uvedené 3 měsíce i k nemožnosti obsloužit lokálku Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice. Vydání dlouhodobého zákazu nakládky by znamenalo jistý konec přeprav. Určitou alternativu proto představovalo využití tzv. chornických lokálek, jež jsou trasovány od České Třebové do Chornice a dále přes Jevíčko do Skalice nad Svitavou, tedy ve známé Boskovické brázdě. Kromě pravidelné obsluhy třikrát týdně na úseku Česká Třebová – Jevíčko, jež je v plné režii pracoviště ČD Cargo Česká Třebová, byl navíc v této relaci zaveden i odkloněný „manipulák“, který primárně zajistil obsluhu nejen oblasti Boskovic, ale také železničních stanic Rájec-Jestřebí a Skalice nad Svitavou, které leží mezi vyloučenými úseky na tranzitním koridoru. Vzhledem k počtu jednotlivých vozových zásilek a hmotnosti odklonu, byl tento veden zpravidla dvojicí lokomotiv řady 750. Dvojice „brejlovců“ byla do České Třebové zapůjčena po dobu výluk, a kromě této vozby se řada 750 podílela i na odklonech nočních poštovních vlaků Nex přes neelektrifikovaný úsek z Letohradu do Týniště nad Orlicí a zpět. I tato vozba byla zajištěna pracovištěm ČD Cargo v České Třebové.

Závěrem dodejme, že díky těmto odklonům po dlouhé době ožil úsek lokálky mezi Jevíčkem a Velkými Opatovicemi, který v současné době nepojíždí žádný nákladní, ale již několik let ani žádný osobní vlak, byť dráha vede relativně nemálo osídlenou oblastí. Určitý nezájem o veřejnou dopravu byl poslední roky přičítán jednak konstrukci grafikonu vlakové dopravy a pak určité pohodlnosti obyvatel, kdy některé obce mají delší docházkovou vzdálenost k železničním zastávkám, což byl hlavní a pádný argument ke zrušení osobních vlaků mezi Velkými Opatovicemi a Chornicí.

Text a foto: NT

V pozdně odpoledních hodinách byl v údolích za Chornicí zdokumentován odklon z Rájce-Jestřebí do České Třebové.

Charakter místní dráhy dobře vystihuje „klikatící se lokálka“ a jedno z nejnáročnějších stoupání z Velkých Opatovic směrem na Šebetov. Fotografie byla pořízena u Cetkovic.

„Kocour“ 742.438 s pravidelným Mn 83201/83200 z České Třebové do Jevíčka a zpět. Kromě běžných komodit jako je dřevo nebo uhlí, vozí místní manipulační vlaky například i hnojiva z Trnovce nad Váhom pro Agro v Městečku Trnávka.

Budeme přepravovat písek do Jihlavy?

Odpověď na tuto otázku není jednoduchá a bude záležet na mnoha okolnostech, zda se tento bezesporu zajímavý obchodní případ podaří zrealizovat. Ale nezačínejme od konce.

Již v rámci oslav 150. výročí zahájení provozu na trati Rakouské severozápadní dráhy mezi Vídní, Znojmem a Jihlavou v srpnu loňského roku byl na trať vypraven dobový nákladní vlak ložený pískem. Projel trasu z Božic do Jihlavy. Cílem bylo nejen připravit překvapení pro železniční fotografy, ale také upozornit širokou veřejnost na možnost přeprav po železnici. Dodejme, že výsypné vozy na tuto akci poskytlo ČD Cargo.

Další úvahy o pravidelné přepravě písku po železnici podpořila skutečnost, že na Vysočině nejsou žádné pískovny. Lokalit, odkud se písek na Vysočinu vozí, je více. Praný se většinou vozí z jižních Čech a Kolínska, kopaný pak ze Znojemska nebo Hrušovan u Brna. Vše po silnici. Jednou z firem, která zajišťuje maloobchodní prodej písku, jsou Uhelné sklady Jihlava, které disponují vlastní vlečkou odbočující z železniční stanice Jihlava město. Zajímavostí vlečky je vykládací most, ze kterého je možné sypké substráty sypat přímo do konkrétních zásobníků. Na vlečku po dlouhých patnácti letech letos v srpnu přijely první vozy s hnědým uhlím ze severu Čech a uhelné sklady nyní pro zásobování palivem využívají železnici v kombinaci se silniční dopravou.

Zahájení výše uvedených dodávek uhlí umožnilo zrealizovat zkušební přepravu jednoho vozu s pískem ze stanice Hodonice do Jihlavy města. Akce se uskutečnila ve spolupráci se spediční společností Hattrick Transport spol. s r.o., která si vzala na starost zajištění první míle. Písek je totiž nutné z pískovny na železniční stanici dovézt nákladními automobily a zde zajistit nakládku do vozů. Vykládka na vlečce uhelných skladů je pak bezproblémová a rychlá. Zkušební vykládka proběhla na vlečce 20. září 2022, a to k plné spokojenosti zákazníka. Potenciál přeprav v této relaci odhaduje Ing. Jolana Lišková z Odboru business developmentu na 500 – 1 000 tun měsíčně. Písek by se do Jihlavy přepravoval běžnou vlakotvorbou ve skupinách vozů, tedy s využitím stávajících manipulačních vlaků. A na čem tedy bude záležet? Především na konkurenceschopnosti realizační ceny. Technologie je připravená, vozy také dokážeme vyčlenit. Tak si držme palce, abychom tuto novou přepravu v konkurenci s nákladními automobily vybojovali.

Text a foto: Michal Roh

Zajímavosti z provozu

Nová nástavba Innofreight

ČD Cargo ve spolupráci s firmou Innofreight vyvíjí novou multifunkční nástavbu WireStanchions určenou primárně pro přepravu svitků drátu. V 38. týdnu proběhl test nakládky u zákazníka Liberty Steel Ostrava. Vůz byl naložený 38 svitky o hmotnosti 137 tun (traťová třída D). Také zkušební vykládka v železárnách Anahütte dopadla na jedničku. Polovina vozu byla vyložena již za 25 minut, dráty nebyly nijak poškozeny. Další testování bude následovat. Nástavbu lze použít i pro přepravu řeziva.

Foto: Innofreigh

Foto: Aleš Martinásek

První vlak v terminálu Mošnov

Překladiště kombinované dopravy vybudované poblíž ostravského letiště v Mošnově začalo sloužit provozu necelý rok po slavnostním zahájení stavby vloni v září. Od 1. srpna 2022 je terminál k dispozici zákazníkům, i když prozatím ve zkušebním provozu. Jedním z uživatelů terminálu je rejdařství Mediterranean Shipping Company (MSC), které sem přesměrovalo již existující vlak Trieste – Paskov. Jeho vozbu v nové trase do Mošnova zajišťuje v České republice i v Rakousku ČD Cargo. Vlak je vypravován ve frekvenci 3 – 4 párů vlaků týdně. První spoj přijel do nového terminálu v Mošnově 30. srpna 2022. V jeho čele stanula lokomotiva 363.065. 18. října 2022 pak byl terminál slavnostně předán do provozu, a to za účasti předsedy představenstva ČD Cargo, Tomáše Tótha.

Přeprava páry

"Hrbatá" 130.006 se 4. října 2022 ujala přepravy mimořádné zásilky – nezatopené parní lokomotivy Pt 47-65 a doprovodného osobního vozu. Na naše území vstoupila krátce po 13. hodině v Lichkově, do cílové stanice v Kolíně dorazila před 19. hodinou. V Přelouči proběhla kontrola pojezdu a doplnění oleje. Parní lokomotiva Pt 47-65 byla vyrobena v roce 1949 a je chloubou flotily parních lokomotiv ve Wolsztyne. Do Kolína jela na revizi kotle. Jiří Adolf zachytil zvláštní vlak u Dolní Dobrouče.

Michal Roh

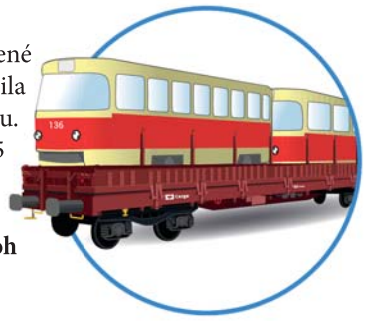


Foto: Petr Kadeřávek

Ocenění dlouholeté spolupráce s ČD Cargo

V rámci konání 63. ročníku Mezinárodního strojírenského veletrhu v Brně se setkali představitelé společností Moravia Steel a Třinecké železárny (MS–TŽ) s významnými obchodními partnery, mezi které patří i ČD Cargo. Kromě předsedy představenstva Tomáše Tótha přijal pozvání na schůzku také ministr dopravy Martin Kupka.

Skupina MS–TŽ při této příležitosti ocenila kvalitu a rozsah přepravních služeb poskytovaných dopravcem ČD Cargo.

Přepravní objem Moravia Steel, realizovaný dopravcem v tuzemsku a zahraničí, činí ročně více než 8 milionů tun zboží. Třinecké železárny provozují vlečku výrobního závodu Třinec v délce 117 km.

Michal Roh

Předsedové představenstev Moravia Steel a Třineckých železáren Petr Popelář a Jan Czudek (zleva) spolu s ředitelkou pro přepravu Moravia Steel Uršulou Novotnou předali Tomáši Tóthovi symbolické ocenění Královna ocel. Předání byl přítomen ministr dopravy Martin Kupka. **Foto: Moravia Steel**

Poděkování

Pracovníci oddělení zvláštních přeprav v České Třebové obdrželi poděkování od společnosti STRABAG Rail za pomoc při realizaci přepravy strojní čističky štěrkového lože RM 900. Stroj se měl přesunout ze stavby u Všetat do Německa přes Děčín. Bohužel v důsledku nepřidělení trasy přes tuto pohraniční přechodovou stanici německému dopravci, musela být přeprava operativně zrealizována po zcela odlišné trase, a to přes PPS Lichkov. Ale vše dopadlo k plné spokojenosti zákazníka: *„Rád bych vám poděkoval za spolupráci na velmi komplikované přepravě naší RM900. Zároveň doufám, že se podobná obtížná situace nebude opakovat."* Jakub Kadlec, technik drážní dopravy STRABAG Rail, a.s.

Jana Lemberková

STRABAG

InnoTrans 2022

V předposlední zářijový týden, ve dnech 20. až 23. září, se v Berlíně konal další, již třináctý ročník asi nejvýznamnější evropské – a možná i světové – akce tohoto druhu, veletrh InnoTrans. Letošní ročník byl trochu výjimečný tím, že se konal po čtyřech letech, neboť ročník 2020 byl z důvodu pandemie Covid-19 zrušen.

Letošního ročníku se zúčastnilo 2 834 vystavovatelů z 56 zemí a navštívilo jej přibližně 140 000 lidí z více než 130 zemí, kteří kromě nesčetného množství exponátů v halách mohli na venkovní ploše zhlédnout 128 vozidel. Celkem 57,3 % návštěvníků pocházelo ze zahraničí (bráno z německého pohledu). Velmi vysoký byl letos podíl návštěvníků, kteří InnoTrans navštívili poprvé, těch bylo 56 % a ohlášeno bylo na 250 světových premiér různých produktů. Co se týče počtu vystavovatelů i účastníků, jde o mírný pokles oproti roku 2018, kdy veškerou disponibilní plochu tenkrát obsadilo 3 062 vystavovatelů z 61 zemí a na kolejích bylo k vidění 145 vozidel. Tento pokles je ovšem projevem faktu, že se letos na InnoTrans nemohli přijet podívat zájemci z Asie, a to především z Číny, kde stále panují naprosto drakonická proticovidová opatření a z Ruska v důsledku mezinárodních sankcí kvůli invazi na Ukrajinu, takže i počet firem z této části světa byl nižší než dříve. O tak dramatický pokles ale nejde, jelikož na InnoTransu 2018 bylo během čtyř veletržních dní zaznamenáno 161 157 návštěvníků; z nich 153 421 tvořili odborníci ze 149 zemí, přičemž podíl zahraničních účastníků činil 56,4 %.

Stejně jako v uplynulých letech bylo i letos možné na veletrhu vypozorovat další směřování a nastupující trendy v oboru kolejové dopravy, městské i železniční, osobní i nákladní. Tentokrát to byly „zelené“ pohony, digitalizace a v nákladní dopravě také intermodalita. Vzhledem k tomu, že dnes je dominantním pohonem evropské železniční i městské kolejové dopravy elektrické trolejové napájení, dalo by se říci, že kolejová doprava již dost „zelená“ je. Nicméně stále zbývá nezanedbatelný podíl nezávislé trakce, která je dnes zcela odkázána na spalování nafty. A právě zde vzniká velký prostor pro nová řešení, jež se v zásadě nabízí dvě: Buď nějaká forma lehčí trolejové elektrizace, která by byla díky nižším nákladům vhodná i pro méně zatížené tratě, nebo alternativní nezávislé pohony. Sem v první řadě patří vodíkové články, dále různé bateriové pohony nebo eventuálně i zkapalněný zemní plyn (LNG).

Do oblasti digitalizace pak z pohledu nákladní železnice jednoznačně spadá tzv. digitální automatické spřáhlo (DAC), což je, jak je už poměrně známo, velmi ambiciózní celoevropský projekt, jehož cílem je úplná náhrada tradičního svěšování železničních vozů šroubovkou a nárazníky zcela novým způsobem vycházejícím ze středního spřáhla rozšířeného v celém světě doplněného digitální technikou tak, aby mohlo dojít k náhradě nebo alespoň výraznému snížení závislosti manipulace a posunu s nákladními železničními vozy na lidské pracovní síle. Téma DAC-u je ale velmi obsáhlé a z určitého úhlu pohledu možná až kontroverzní, a proto se mu zde nebudeme věnovat příliš podrobně. Zde jen zmiňme, že projekt je veden konsorciem firem DB Cargo, RCA, SBB Cargo, Ermewa, VTG a GATX, účastní se ho i několik výrobců železniční techniky, například firmy Dellner, Voith nebo Knorr Bremsen a jeho hlavním cílem je zavedení spřáhla do pravidelného provozu v roce 2030. Spřáhlu byl na veletrhu věnován opravdu velký prostor, a to jak na stáncích výrobců, a také na volné ploše, kde byla prezentována řada vozidel spřáhlem vystrojená a také ve středu 21. září odpoledne byl v tzv. Speakers Corneru uspořádán na téma DAC dvouhodinový seminář. Na tomto semináři vystoupili se svými příspěvky i dva čeští zástupci, za ČD Cargo člen představenstva pan Zbyszek Waclawik a za sdružení ŽESNAD.CZ pan Tomáš Tyll. Na stáncích výrobců byl prezentován nemalý pokrok v konstrukcích spřáhla, například firma Dellner vystavila již spřáhlo „level 5“, tedy nejvyšší stupeň umožňující dálkovou manipulaci bez přítomnosti lidské obsluhy, tatáž firma Dellner s firmou Knorr předvedly i hybridní spřáhlo, umožňující spojování DAC-u a šroubovky.

Intermodalita byla „zastoupena“ jednak tradičními kontejnerovými vozy, ale zejména novými konstrukcemi vozů pro přepravu silničních návěsů. Na tomto poli se vývoj ubírá celkem jasným směrem, a to umožnit intermodální přepravu všech návěsů, a ne jen těch pro intermodální přepravu konstruovaných. Těch je totiž z různých důvodů na evropských silnicích v provozu jen velmi málo. Železniční přeprava všech návěsů je značně rozšířena v Severní Americe a tvoří základ úspěchu tamních železnic v konkurenci s přímou silniční dopravou. Evropský problém spočívá v tom, že běžný návěs neumožňuje vertikální překládku, čímž je intermodalita jejich provozu prakticky znemožněna. Řešení existují principiálně dvě: Jednak různé způsoby horizontální překládky, které se ale zatím příliš neujaly, nebo použití takového manipulačního zařízení, jež umožní horizontální překládku. Toto zařízení je vyvíjeno již více než dvacet let a má podobu jakéhosi koše, na kterém je návěs usazen a se kterým je pak manipulováno. V Berlíně se představila dvě řešení založená na tomto principu, jednak čtyřnápravový vůz firmy Wascosa a pak zcela nový šestinápravový vůz „Arrow“ („Šíp“) nymburské firmy Nymwag.

Z vozidel pro nákladní dopravu byl prezentován jediný zástupce vodíkového pohonu, a to posunovací lokomotiva polské firmy Pesa označená SM42-6Dn 001 a určená pro chemický koncern Orlen. Lokomotiva disponuje výkonem 650 kW a měla by vydržet 15 hodin posunovací služby na jedno nabití. Další výrobci se nyní spíše zaměřují na segment regionální osobní dopravy, který se zdá být pro náhradu dieselové trakce jinými pohony poměrně vhodný. To, že trend „vodíkizace“ železniční dopravy není jen záležitostí Evropy, dokazuje jednotka Flirt H_2 firmy Stadler určená pro jednoho z organizátorů veřejné dopravy v Kalifornii, San Bernardino County Transportation Authority (SBCTA). Provoz jednotek bude v této oblasti ležící severně od Los Angeles zahájen v roce 2024 a půjde z pohledu severoamerické železnice, zatím téměř výhradně závislé na naftovém pohonu, o skutečně historický okamžik. Z progresivních vozidel pro nákladní dopravu můžeme zmínit ještě alespoň lokomotivu Siemens Vectron DM light pro DB Cargo s označením 249.003. Lokomotiva disponuje kromě elektrického pohonu (pouze systém 15 kV 16,7 Hz) ještě menším naftovým motorem, umožňujícím posun na nezatrolejovaných kolejích nebo vlečkách.

A jako určitou kuriozitu můžeme ještě zmínit konferenci Hyperloop, která se zde konala ráno v pátek 23. září a jak už název napovídá, byla věnována tomuto futuristickému, či spíše utopickému způsobu veřejné dopravy, který ale zřejmě nikdy nedojde praktické realizace….

Text a foto: Martin Boháč

Vodíková posunovací lokomotiva Pesa

Vůz pro přepravu návěsů „Arrow“ firmy Nymwag

Spřáhlo DAC firmy Voith vyšší verze, vystrojené i konektorem pro vedení elektrického proudu mezi vozy

Vodíková jednotka Flirt H2 Stadler určená pro kalifornské koleje

Šestinápravový plošinový vůz z produkce Tatravagonky Poprad řady Sagmms určený pro DB Cargo. Vůz je již připraven pro vystrojení digitálním automatickým spřáhlem.

Den železnice 2022

Část vystavených motorových lokomotiv a motorových vozů

Již v úvodníku minulého Cargováku jsme vysvětlovali, proč je září měsícem konání oslav Dnů železnice. Již řadu let se v České republice konají podle stejného konceptu. Vždy do některého z velkých dep jsou soustředěny oslavy Národního dne železnice (NDŽ), v řadě dalších míst se pak konají tzv. Regionální dny železnice. Svým rozsahem nejsou tak velkolepé, ale i přesto lákají návštěvníky ze širokého okolí a přispívají k propagaci železniční dopravy.

Dějištěm letošního Národního dne železnice byla Plzeň, konkrétně areál Oblastního centra údržby západ – střediska Plzeň. K dopravě do areálu bylo možné využít kyvadlovou dopravu z železniční stanice Plzeň hlavní nádraží. Její provoz sice komplikoval posun na seřaďovacím nádraží, nakonec se ale vše podařilo vyřešit, a tak dvě elektrické jednotky RegioPanter mohly do depa přivézt stovky návštěvníků. Prostory depa byly rozděleny do tří částí – světa historie, změny a zábavy. Ve světě historie si návštěvníci mohli

Vozidla ČD Cargo byla téměř celý čas v obležení návštěvníků.

Soutěž o ceny v prezentačním voze ČD Cargo

prohlédnout opravdové skvosty. Z těch parních můžeme jmenovat například „všudybylku“ 354.195, „albatros“ 498.104 nebo „kremák“ 534.0323. Z motorových pak byly strojem T 478.1001 zastoupeny „zamračené“, lokomotivou T 478.3001 „brejlovci“ a těžké nákladní lokomotivy zastupovaly „sergej“ T 679.1600 a „čmelák“ T 669.001. Opravdovou lahůdkou pak byla prohlídka stanoviště strojvedoucího těžké rychlíkové lokomotivy T 499.002, které se přezdívá „kyklop“. Ta při zkušební jízdě dosáhla rychlosti 176 km/hod, rekordu motorových lokomotiv v Československu, který dodnes nebyl překonán. Bohaté bylo i zastoupení historických motorových vozů – prohlédnout si bylo možné legendárního „Hurvínka“, „singrovku“, „věžák“ nebo „kredenc“. Největšímu zájmu se však těšily Slovenská strela M 290.002 a Stříbrný šíp M 260.001. Velká část exponátů pak byla v průběhu dne představena veřejnosti na točně při komentované přehlídce na točně depa. Ve světě změny byla zastoupena nejmodernější technika Českých drah v podobě pětivozové soupravy ČD INTERJET, lokomotivy Vectron řady 193 nebo lokomotivy řady 380. A právě ve světě změny se nacházela i malá expozice ČD Cargo. Její ozdobou byl bezesporu Vectron 383.001 ve slušivém evropském polepu. O prohlídku stanoviště strojvedoucího této lokomotivy byl mezi návštěvníky velký zájem a mnozí si museli vystát i pěkně dlouhou frontu. Pozornost návštěvníků přitahovala i retro „laminátka“ 230.091 a EffiShunter 1000-M, neboli lokomotiva 742.749. Tradičně velký zájem byl o soutěže v prezentačním voze.

Vraťme se ale na začátek areálu, kde bylo ve dvou vozech možné si prohlédnout expozici vlakové pošty a představila se zde i technika Hasičského záchranného sboru Správy železnic. Expozici vévodil požární vlak v čele s parní lokomotivou 313.902. Historie požárních vlaků se začala psát v roce 1953, kdy bylo pro začínající požární útvary na železnici sestaveno 6 požárních vlaků. Dva byly umístěny na Slovensku, čtyři v Čechách. Tyto vlaky řešily hned několik problémů, se kterým se začínající požární útvary potýkaly, a to nedostatek automobilové techniky a také problém s ubytováním. Mnohé vlaky totiž sloužily jako dočasný útvar. Požární vlak se skládal zpravidla z plošinového, obytného, krytého a cisternového vozu. Vlaky byly přednostně určeny na likvidaci lesních a polních požárů při trati nebo při zásazích s potřebou velkého množství pěny. Historie požárních vlaků je velmi zajímavá a třeba se k ní na stránkách Cargováku ještě někdy vrátíme.

Dodejme, že do okolí Plzně vyjela celá řada zvláštních parních vlaků, které se těšily velkému zájmu cestujících. Akce měla velký úspěch, představila železnici jako moderní způsob dopravy osob i zboží, který se však může pochlubit bohatou historií. Už teď se můžeme těšit na další ročník oslav. Kde to bude tentokrát? Nechme se společně překvapit.

Text a foto: Michal Roh

Ukázka z vlakové pošty

Součástí soupravy požárního vlaku byla i cisterna ČD Cargo.

TÝMOVÉ HRY SRDCEM 2022

Dne 8. září 2022 proběhl v Hotelu Dlouhé Stráně již druhý ročník sportovně-společenské akce „TÝMOVÉ HRY SRDCEM“. Novinkami letošního ročníku byl festivalový program a FANCLUB. A proč nesou hry přídomek SRDCEM? Významným prvkem propojujícím společnosti Skupiny ČD, je totiž neodmyslitelně NADAČNÍ FOND ŽELEZNICE SRDCEM, který České dráhy a ČD Cargo společně založily v roce 2020.

Modří srdcaři při lukostřelbě

Vedení obou společností se i v letošním roce rozhodlo spojit síly a připravit na blížící se konec léta tohoto roku teambuildingové setkání zaměstnanců v rámci celé Skupiny ČD. Své týmy tak postavily nejen ČD a ČD Cargo, ale také ČD Cargo Logistics, ČD-T, ČD-IS, VUZ, DVI a DPOV. Cílem her bylo nejenom se ctí absolvovat 14 netradičních disciplín, ale v neposlední řadě i utužit vzájemné vztahy a navázat nová přátelství mezi kolegy. O zahájení her se postarali Michal Kraus, místopředseda představenstva ČD a Aneta Miklášová, personální ředitelka ČD Cargo. Celým dnem provázela vždy dobře naladěná Olga Lounová. Seznámila všechny soutěžní týmy s organizací a programem celého dne.

A jaké disciplíny na 31 soutěžních týmů čekaly? Lukostřelba, Řezáni dřeva na čas, Obří mikádo, Surf simulátor, Poštovní trubky, Kvíz, Nejdelší hod, Pavučina, Rondo, Dojení krávy, Cash box, Kuželky, Skupinové lyže, Obří šipky. Třeba disciplína „pavučina“ zapojila u soutěžících skutečně všechny smysly. Soutěžící museli na celkový čas překonat 8-10 ok z provázků různých velikostí a v různé výšce. Do obtížnějších pozic vysoko nad zemí se musel zapojit celý tým, ale vždy s lehkostí SpiderMana. Další netradiční disciplínou bylo „dojení krávy“. Tady si každý soutěžící mohl bezpečně vyzkoušet na simulátorech krav Rozárky a Doubravky dojit „mléko“. Bylo hodně veselo a snad to přežily i karpály soutěžících. Na skvělé atmosféře panující po celý den sehrál důležitou roli i již zmíněný FANCLUB. Každý zaměstnanec měl na základě registrace možnost za námi přijet a fandit nejen svým kolegům při soutěžních disciplínách, ale užít si i festivalové odpoledne.

Festivalové odpoledne patřilo kapelám THE ROCKSET, AURORA PARTY BAND, Děda Mládek Illegal Band, Olga Lounová, UDG a o hudební produkci na AFTER PARTY se postaral DJ Aleš Matoušek. Večer byly oceněny všechny týmy za skvělé výkony a úžasnou atmosféru, kterou po celý den vytvářely. Čtyři týmy s největším počtem dosažených bodů dostaly poháry, šampaňské a basketbalové míče. O závěrečné slovo her a předání cen se postarali Blanka Havelková, členka představenstva ČD a Martin Svojanovský, člen představenstva ČD Cargo. Na prvním místě se umístil tým ČD-IS „Isáci“, na druhém místě tým ČD-Telematiky „Telemaťaci srdcem“, na třetím místě tým VUZ „VUZ“ a čtvrté místo patřilo společnosti ČD „East & West“. Za ČD Cargo se nejvíc „bedně“ přiblížily týmy Dynamo OSŽ a Chachaři.

Děkujeme všem týmům za jejich výkony při soutěžních disciplínách! Děkujeme také všem fanouškům, byli jste výborní! Všichni jsme společně naplnili motto her „JAKO JEDEN TÝM!“.

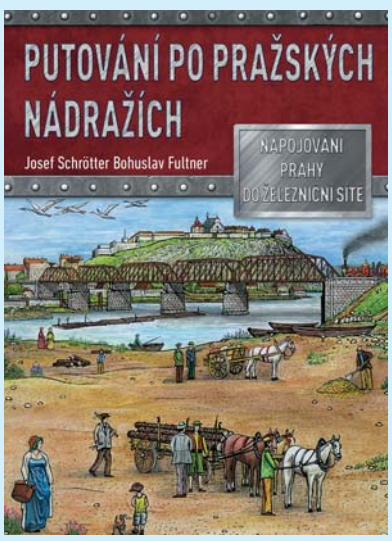
Klára Lachmannová
Foto: Archiv ČD Cargo

Tým Chacharů při prolézání pavučinou

Logistici řežou dřevo na čas.

Putování po pražských nádražích – napojování Prahy do železniční sítě

V říjnu 2022 přichází na knižní trh nová kniha autorské dvojice Josef Schrötter – Bohuslav Fultner „Putování po pražských nádražích – napojování Prahy do železniční sítě“.



Železnice znamenala obrovský dopravní přelom, a to jak v nákladní, tak i v osobní dopravě. První železnicí v Praze byla koněspřežní železnice z Dejvic do Kladna. Ale první parostrojní vlak přijel do Prahy z Olomouce na tehdejší Státní, dnes Masarykovo nádraží. U jednotlivých nádraží jsou uváděny všechny změny jejich názvu v průběhu času. Stavba Nového spojení významně ovlivnila dopravní propustnost hlavního a Masarykova nádraží. Zrušení seřaďovacího nádraží ve Vršovicích umožnilo zřízení nových železničních zastávek Praha – Eden a Praha – Zahradní město. V příloze je řada zajímavostí, mezi kterými je uvedeno například nasazování některých zabezpečovacích zařízení v Praze. V knize jsou opět kouzelné obrázky malíře, železničáře na penzi Bohuslava Fultnera. Kniha bude k dostání u všech dobrých knihkupců nebo na emailové adrese: **eshop@albatrosmedia.cz**

IRFC 2022

Mezinárodní fórum a konference železniční dopravy IRFC 2022 se uskutečnila v Praze ve dnech 5.–7. října 2022. Sedmý ročník, původně plánovaný na rok 2020, se podařilo, vzhledem k pandemii, uskutečnit až na potřetí, zároveň však v termínu předsednictví České republiky v Radě EU, kdy byla IRFC 2022 zařazena do kalendáře oficiálních doprovodných akcí.

Úvodu se vedle pořadatele OLTIS Group ujali ministr dopravy České republiky Martin Kupka, komisařka pro dopravu Adina Vălean a velvyslanci dvou velmocí vysokorychlostních tratí – Francie a Japonska, kteří byli doprovázeni velvyslancem Švédska jakožto pokračovatelskou předsednickou zemí Rady EU.

Konference byla rozdělena do pěti sekcí, přičemž na konci každé proběhla odborná diskuze. V první sekci se probíral příspěvek železničního sektoru pro Zelenou dohodu pro Evropu a vystoupil v ní vedle zástupců Evropské komise například výkonný ředitel CER či generální ředitel Správy železnic. Druhá sekce s názvem Železniční interoperabilita a standardizace se věnovala zdánlivě čistě technickému tématu. Předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth ve svém vystoupení upozornil na vysokou nákladnost většiny v posledních letech zaváděných (ERTMS, tiché špalíky) či plánovaných (DAC) evropských železničních projektů, u nichž není dostatečně zajištěno dosažení očekávaných přínosů. V porovnání se silniční dopravou pak dochází v jejich důsledku ke snižování cenové konkurenceschopnosti železniční dopravy. V obdobném duchu vystoupil i výkonný ředitel ŽESNAD.CZ Oldřich Sládek, který odmítl revoluční zavedení DAC v plánovaném horizontu 2030. Další sekce nesly název Železniční výzkum a inovace z pohledu EU a globalizovaného světa (byl zde mimo jiné představen společný podnik EUROPE's Rail), Vysokorychlostní železniční síť jako akcelerátor mobility a TEN-T jako spolehlivá a odolná transkontinentální železniční síť.

Akce se zúčastnily více než dvě stovky evropských železničních expertů a po několika letech online meetingů se jednalo o výbornou možnost osobní výměny názorů i zkušeností.

Text a foto: Michal Vítěz

Železniční proměny (29.)

Železniční uzel Plzeň 1. část

Plzeň se stala centrem průmyslu habsburské monarchie už ve druhé polovině 19. století v souvislosti s rozmachem „železných drah“. První soukromá dráha byla do plzeňského uzlu přivedena z Bavorska. Jednalo se o trať České západní dráhy slavnostně otevřenou příjezdem prvního vlaku z Brodu nad Lesy do Plzně, resp. Skvrňan 14. října 1861.

V následujícím roce byl 15. července 1862 otevřen úsek z Plzně do Prahy-Smíchova. Druhá dráha protínající plzeňský uzel byla také soukromá a honosit se mohla čestným názvem Dráha císaře Františka Josefa. Na úseku z Českých Budějovic do Plzně byl provoz zahájen 1. září. 1868 a celá trať do Chebu byla zprovozněna v lednu 1872. Třetí železniční společností v Plzni pak byla soukromá Plzeňsko-březenská dráha, jejíž severní část do Března u Chomutova byla uvedena do provozu koncem roku 1873 a po jižním úseku do Železné Rudy se vlaky rozjely v roce 1877.

Plzeň se tak během 15 let stala důležitou železniční křižovatkou. Kolejiště Dráhy císaře Františka Josefa s kolejištěm České západní dráhy byla společná, s nádražím „březenským“ pak byla stanice spojena pouze odevzdávkovými kolejemi na společném náspu směrem k řece Radbuze, kudy byly realizovány přetahové jízdy. Provozování a organizování dráhy tak bylo na konci 19. století na plzeňském nádraží poměrně komplikované. Železniční doprava radikálně rostla a v situaci, kdy každá železniční společnost měla své vlastní budovy a kolejiště, se situace stala neúnosnou, a to hlavně v nákladní dopravě. Proto všechny tři železniční společnosti už od sedmdesátých let 19. století přemýšlely o tom, že postaví nádraží zcela nové. Nakonec byla jeho výstavba zrealizována až po zestátnění těchto soukromých drah.

Projekt nového plzeňského nádraží vypracoval Jan Bašta vrchní rada C.k. ředitelství státních drah v Plzni, který se později stal prvním ředitelem Československých státních drah. Nejprve byla 2. prosince 1898 dána do provozu nová výtopna o dvou stáních s vlastním kolejištěm. Následující rok bylo „k dopravě“ odevzdáno také seřaďovací nádraží na Doubravce, postavené podle zahraničních vzorů na vysoké navážce podél duchcovské, resp. žatecké trati. Již tehdy mělo dvě seřaďovací skupiny se dvěma spádovišti a několik odjezdových kolejí. Postupem doby došlo k mnoha změnám, než seřaďovací nádraží nabylo dnešní podoby. Na místě výtopny a dílen březenské dráhy bylo v letech 1904–1905 vybudováno nákladní nádraží a téměř současně byla postavena první část ústředních dílen podél českobudějovické trati. Těsně vedle původního, později strženého nádraží, byla v roce 1907 otevřena nová výpravní budova centrálního nádraží, která byla ve své době pojata dosti atypicky, neboť je umístěna ostrovně uprostřed kolejiště, která jsou položena na vysokých náspech. Na nástupiště se vstupuje budovou a dále po schodech. Stavba nové budovy nádraží v neorenesančním a secesním stylu byla svěřena firmě plzeňského architekta Rudolfa Štěcha.

V roce 1904 byla také otevřena výpravní budova stanice Plzeň Říšské předměstí nedaleko Škodových závodů, kde byla již dříve otevřena zastávka pro velký počet dojíždějících dělníků. Výpravní budova je umístěna v hlubokém zářezu, do kterého se vstupuje z mostu a dále pak na nástupiště po schodech. V letech 1919–1921 byla ještě přistavěna druhá budova z důvodu zvyšujícího počtu cestujících. Zastávka se dnes jmenuje Plzeň Jižní předměstí. Pro zlepšení dopravních poměrů mezi Plzní a Starým Plzencem byla v roce 1914 otevřena výhybna Koterov. Další rozvoj plzeňského uzlu předznamenala hospodářská konjunktura na konci třicátých let 20. století spojená s nárůstem železniční nákladní dopravy. Tehdy se objevila myšlenka vybudovat na polích mezi železniční tratí a řekou Úslavou velké seřaďovací nádraží výhodně napojené na všechny železniční tratě vedoucí do plzeňského uzlu. K dalšímu rozšíření plzeňského nádraží tak došlo v průběhu 2. světové války. Nejdříve byly koncem roku 1942 dány do provozu tzv. čekací koleje položené mezi traťovou kolejí Plzeň – České Budějovice a ústředními dílnami, které byly původně určené pro průběžné vojenské vlaky z Chebu do Českých Budějovic a opačně. Rovněž koncem roku 1941 bylo „odevzdáno dopravě“ nově vybudované seřaďovací nádraží v Koterově s 11 kolejemi a 3 tranzitními kolejemi pro průjezd vlaků. Začátkem roku 1943 byla dokončena dva roky trvající přestavba seřaďovacího nádraží na Doubravce, při které bylo odstraněno kolejiště harfy B a došlo k prodloužení kolejí číslo 27 – 51. Nově byla vybudována harfa C. V roce 1944 byly dány do provozu také nové dopravní koleje nazývané lobezké. Jsou umístěny mezi českobudějovickým a pražským zhlavím na náspu původních lobezkých luk. Nejhorší pohroma pro plzeňské nádraží přišla 17. dubna 1945 časně ráno. Z britských bombardérů byly shazovány třískové a zápalné bomby. Během náletů bylo zničeno na 60 km kolejí, 2 000 vagónů a 85 lokomotiv. Zničeno bylo také lokomotivní depo a desítky drážních budov. Nálet si vyžádal 850 obětí, včetně železničářů.

Od 1. května 1949 nesla stanice název Plzeň Gottwaldovo nádraží a až po roce 1990 se opět proměnila v hlavní nádraží. Elektrizace plzeňského uzlu byla zahájena 30. června 1961, kdy byla nejdříve natažena trolej v jižní skupině kolejí pro směry do Českých Budějovic a Chebu. Elektrizace severní části stanice, odkud jezdí hlavně vlaky do Prahy, Žatce a Klatov přišla na řadu až v roce 1966. V roce 1976 byla zahájena modernizace spádoviště seřaďovacího nádraží na Doubravce s ústředním stavěním výměn. Instalováno zde bylo i deset kolejových brzd. V této době se rozřazovalo na seřaďovacím nádraží za 24 hodin 2 200 vozů. Plzeň byla také stanicí soustředěné nakládky a vykládky. Například v roce 1980 bylo v plzeňské stanici naloženo neuvěřitelných 950 000 tun nákladu. Na celkové nakládce se 50 % podílel oborový podnik Škoda. V roce 1976 bylo na „Gottwalďáku“ uvedeno do provozu provizorní kontejnerové překladiště v prostoru bývalých uhelných skladů Port Artur, které bylo o pár let později přesunuto, z důvodu zvýšení kapacity, do stanice Plzeň-Křimice. Bohužel překladiště v roce 2002 zaniklo. Rok 1995 byl posledním, kdy se na seřaďovacím nádraží v Plzni-Koterově sestavovaly vlaky. Později kolejiště sloužilo už jen k odstavování správkových vozů. Stinnou stránkou historie plzeňského nádraží byl prodej nákladního nádraží cizímu subjektu v roce 2006 a následně jeho demolice včetně snesení kolejí. Dnes je tak možnost nakládky a vykládky ve stanici Plzeň hlavní nádraží a okolních stanic velmi omezená.

Libor Lorenc
(dokončení příště)

Hlavní plzeňské nádraží na pohlednici z roku 1910 **Sbírka: Libor Lorenc**

Práce na seřaďovacím nádraží Plzeň-Koterov v roce 1964 **Sbírka: Libor Lorenc**

Zastávka Plzeň Říšské předměstí na dobové pohlednici **Sbírka: Michal Roh**

V roce 1958 byl na Gottwaldově nádraží uveden do provozu velký pojízdný portálový jeřáb o nosnosti 32 tun. **Sbírka: Michal Roh**

Foto měsíce

Podzim je tady. Svědčí o tom jeřabiny na snímku **Antonína Němečka** pořízeném na hřebenech Krušných hor. Krásné říjnové foto měsíce.

Vydavatel: ČD Cargo, a. s. Redakční tým: Michal Roh, Michala Grünbaum, Martin Boháč, Robert Heděnec, Zdeněk Šiler, Petr Říha.
Tisk, sazba a grafická úprava: DTP Futura, s.r.o., **Adresa redakce:** Redakce Cargováku ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 Holešovice
e-mail: cargovak@cdcargo.cz, **www.cdcargo.cz,** Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 19835.