

## Mlha jako v Londýně

Je polovina listopadu a já si při pohledu z okna říkám, zda nemám kancelář v Londýně. Venku je taková mlha, že není vidět na krok a já si vzpomněl na pořad o smogové situaci v hlavním městě Velké Británie v prosinci roku 1952. Velký smog zasáhl Londýn 5. prosince a trval do 9. prosince 1952. V jeho důsledku zemřelo okolo 12 tisíc obyvatel tohoto města. Kromě toho, že tato událost byla hybnou silou k modernějšímu přístupu k životnímu prostředí, například k přijetí Deklarace Konference Organizace spojených národů o životním prostředí, musíme se zamyslet nad příčinou jejího vzniku. V Londýně jsou mlhy v tomto ročním období běžné, ale v souvislosti s chladným počasím roku 1952 spálili Londýňané více uhlí, než obvykle. Navíc ve stejné době byla ukončena výměna původních elektrických tramvají za dieselové autobusy. Nenapadá vás paralela se současností? Nejprve byla Evropa unášena ideály Green Dealu, nyní se vracíme, a to i ve velkých městech, ke spalování pevných paliv. Cena elektrické energie roste tak výrazně, že se provoz dieselových autobusů stane levnější, než trolejbusů a tramvají. Ale to je jen takové zamyšlení, lidstvo určité za těch 70 let ušlo velký kus cesty a dokáže se poučit z minulosti. Nebo ne?

Michal Roh



Na snímku Jakuba Dvořáka je vidět ustupující podzim a nastupující zima. V den focení, v sobotu 19. listopadu 2022 bylo ráno -7 stupňů a je to vidět i na kopci v pozadí. Místem focení jsou Kytlice a v čele vlaku Pn 42386 s prázdnými cisternami stanuly lokomotivy 742.727+ 742.730. Jedná se odklon vlaku přes pohraniční přechodovou stanici Rumburk z důvodu nedostatku kapacity na hraniční trati údolím Labe.

## „ČD Cargo je profesionální zákazník“,

OBSAH

03

### Přeprava uhlí do Dvora Králové nad Labem

Do Dvora Králové nad Labem přepravuje ČD Cargo jak palivo do zdejší tepelárny, tak tříděné uhlí pro maloodběratele v okolí.



04

### Oslavy 60 let vojenské dopravy

Vojenští logisticko oslavovali a ČD Cargo na této akci, jako významný a spolehlivý obchodní partner, nesmělo chybět.



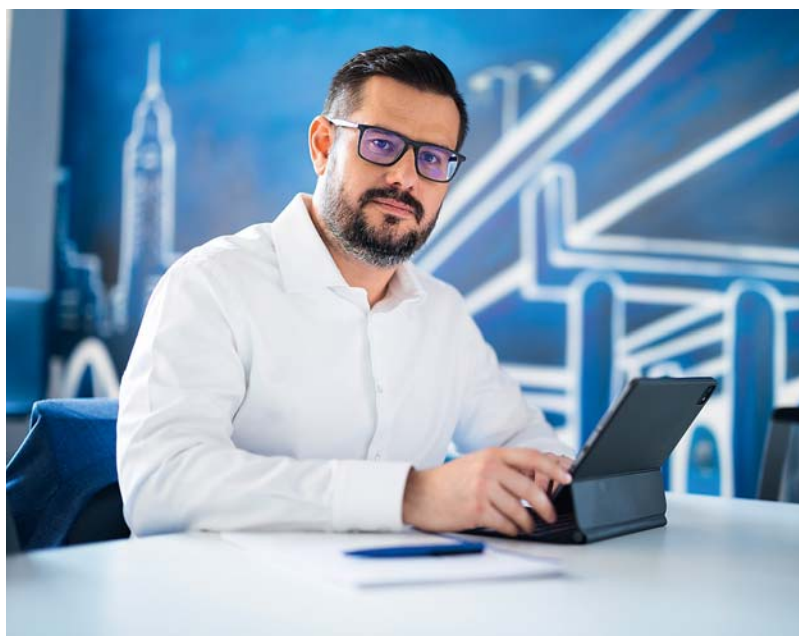
říká Tomáš Businský, člen představenstva a ředitel úseku telekomunikačních a infrastrukturních služeb společnosti ČD – Telematika (ČD-T), kterého jsme u příležitosti symbolického ukončení zakázky na dovybavení lokomotiv řad 163 a 363 evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS požádali o krátký rozhovor.

► ČD - Telematika v těchto dnech dokončila významnou zakázku, dovybavení lokomotiv řad 163 a 363 systémem ETCS. Můžete nám tuto zakázku přiblížit?

Tuto zakázku vysoutěžilo konsorcium ČD-T a AŽD v roce 2019 s termínem plnění zástavby všech 78 lokomotiv do 30. října 2022. Celková cena zakázky přesahuje 700 mil. Kč. V rámci zakázky se řeší nejen samotná zástavba ETCS, ale také integrace na stávající palubní systémy a následné schválení pro všechny země provozu. Pro tyto řady to je Česká republika, Slovensko a Polsko. V průběhu projektu jsme se s ČD Cargo dohodli ještě na dílčí změně zástavby 18 vozidel 163 na konvertovanou vozidla 363, kterou realizuje jiný dodavatel s tím, že nakonec nedošlo k zásadnímu posunutí termínů projektu.

► Kdo všechno se na realizaci zakázky podílel?

Primárním dodavatelem celé zakázky je ČD-T a hlavním dodavatelem pa-



Mgr. Tomáš Businský

Foto: archiv ČD - Telematika

lubního systému ETCS je společnost Alstom Belgie S.A. Projekční činnosti a zástavbu realizovala společnost ČMŽO – elektronika a dodávku národního zabezpečovacího systému a nového rychloměru Hasler zajistilo AŽD.

► Retrofit přeci jen nejsou nová vozidla. V čem spočívá největší úskalí při implementaci zabezpečovače ETCS do starších, avšak stále perspektivních lokomotiv?

Zásadním zásahem do vozidla je samotné umístění řídicího počítače

EVC. Kvůli osazování jeho komponent se musela sundat střecha vozidel. Dále je zde velká výzva z pohledu napájení celého systému a následně integrace na brzdný systém a sjednocení oblasti rychloměru a záznamu dat. Stále je potřeba brát na zřetel, že se jedná o vozidla, která jsou více než 30 let stará. Pro řešení přechodného rychloměru muselo dojít ještě k umístění druhého displeje PIXI pro zobrazování rychlosti v módu SWITCH-OFF. Samotnou kapitolou celé zástavby je pak homologační proces, a to jak na národní, tak i na evropské úrovni.

### Tomáš Businský

Mgr. Tomáš Businský studoval Matematicko-fyzikální fakultu Univerzity Karlovy v Praze a titul Mgr. získal na Univerzitě Palackého v Olomouci v oblasti aplikované informatiky. V roli člena představenstva působí od roku 2021 a funkci ředitele úseku vykonává od roku 2018. Jeho největší specializací jsou telekomunikační a dopravně technologické projekty a řízení servisně orientovaných společností. Před působením v ČD – Telematice pracoval jako poradce v oblasti ICT nebo jako ICT manažer. S ETCS má aktivní zkušenosti od roku 2016, kdy jako projektový manažer sestavoval první projekty a nabídky pro ČD a ČD Cargo. Je ženatý, má dvě děti a jeho největší koníčky jsou motorsport, silové tréninky a hra na kytaru. Mluví plynně anglicky a částečně srbsky.

► Jak byste zhodnotil spolupráci s ČD Cargo při takto významném projektu?

ČD Cargo je profesionální zákazník, který ví, co chce, a snaží se hledat cesty, jak dojít k cíli. Spolupráci na všech úrovních jak technických, tak i řídicích bereme jako nadstandardní a díky tomu se povedlo realizovat i problematické etapy projektu, ke kterým

Pokračování na str. 2



# „ČD Cargo je profesionální zákazník“,

Dokončení ze str. 1

docházelo například z důvodu pomalu fungujících schvalovacích orgánů například na straně ERA.

► **Lokomotivy jsou nyní ve zkušebním provozu. Vzešly z něho nějaké nedostatky? Pokud ano, jak jsou řešeny?**

Zatím řešíme spíše drobnosti, jako jsou například připomínky k oblastem, které nebyly řešeny na školení strojvedoucích. Obecně ale zpětnou vazbu od samotných strojvedoucích bereme jako velmi pozitivní.

► **Kdy očekáváte dokončení schvalovací procedury pro provoz 13 lokomotiv řady 163 s aktivním ETCS v Polsku?**

Polsko je specifikum samo o sobě a vše zde má trochu jiný průběh než v jiných zemích. Po dlouhých jednáních ve věci testovacího provozu, schvalování zástavby a testů kompatibility vnímáme jako reálné dokončení v první půlce roku 2023.

► **V čem vidíte největší přínos zabezpečovače ETCS? Máte rozpracované i další obchodní případy?**



Symbolické ukončení zakázky na dovybavení lokomotiv řad 163 a 363 evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS se uskutečnilo 1. listopadu 2022 v Plzni.

Foto: Michal Roh

Hlavním přínosem, když opomenou všechny obecně tvrzené teze, je opravdu vyšší úroveň zabezpečení dopravy a lepší informace pro samotného

strojvedoucího. Reálný přínos pocítíme až po zavedení výhradního provozu. To, co opravdu vnímáme jako pozitivní, je zpětná vazba strojvedoucích.

ČD-T dále odbavuje zakázky primárně pro České dráhy, a to zástavbu na vozidlech řad 961, 471 a 680. S ČD Cargo jsme nově podepsali zakázku, na kte-

rou se velmi těšíme, a sice zástavbu ETCS do vozidel řady 363.5, kdy dodavatelem systému ETCS je firma Siemens Mobility. Mimo Českou republiku soutěžíme například vozidla řady 363 na Slovensku. Práce máme tedy opravdu hodně a moc si toho vážíme.

► **Jaké další projekty řešíte v rámci úseku telekomunikačních a infrastrukturních služeb ČD - Telematiky? Spolupracujete i s firmami mimo „drážní“ prostředí?**

Jak již vychází z názvu úseku, řešíme primárně telekomunikační služby a výstavbu a provoz telekomunikační infrastruktury. V této oblasti realizujeme většinu zakázek mimo skupinu ČD a našimi zákazníky jsou primárně operátoři, Správa železnic, NAKIT nebo ŘSD. Z posledních zakázek můžu jmenovat zakázku pro Správu železnic, a to výstavbu nové technologické sítě v hodnotě přes 500 mil. Kč. Z drážní oblasti máme jako první v České republice instalaci opakovače do soupravy RailJet a instalaci Wi-Fi do více jak 100 vozidel. Pro ČD Cargo pak servisujeme veškeré radiostanice instalované na železniční kolejová vozidla.

Připravil: Michal Roh

## Obchodní konference 2022

Zaplněný konferenční sál hotelu Horal ve Špindlerově Mlýně hostil 10. listopadu 2022 již 18. ročník obchodní konference ČD Cargo. Na téměř 150 zástupců zákazníků ČD Cargo čekal zajímavý program.

Účastníky konference pozdravil „na dálku“ ministr dopravy Martin Kupka a mimo jiné zdůraznil, že je přesvědčený o tom, že i přes všechny komplikace a náročnou ekonomickou situaci, se se vším vypořádáme. Informoval také o tom, že Česká republika zastropovala ceny energií, včetně ceny silové energie pro železniční nákladní dopravce. Mateřské České dráhy pak přímo v sále zastupovali Michal Krápec, předseda představenstva a generální ředitel ČD a Miroslav Zámečník, předseda dozorčí rady ČD. Ten upozornil, že podle aktuální makroekonomické prognózy letošní rok dopadne vcelku dobře i přesto, že už nyní vstupujeme do období recese, která by podle prognóz České bankovní asociace měla pokračovat i v průběhu první poloviny příštího roku. „Na druhou stranu česká ekonomika je z hlediska schopnosti adaptovat se na nové podmínky v první světové desítky,“ řekl Miroslav Zámečník. „Cílem není, aby ČD Cargo generovalo miliardové zisky, ale není možné, aby ČD Cargo negenerovalo pozitivní čísla, to by z pohledu akcionáře byla naprosto nemyšlitelná věc,“ navázal Michal Krápec.

Na zdravici zástupců Českých drah navázal se svojí prezentací týkající se aktuální ekonomické situace David Marek, hlavní ekonom Deloitte Advisory. Prezentace nazvaná „Zpřetrhané řetězce a inflace utržená ze řetězu“ přinesla tradičně velmi mnoho zajímavých informací. „Prvním fak-



torem, proč řetězce nefungují jako před pandemií, jsou nedostatečné námořní kapacity, dále jsou to rozsáhlé a opakované lockdowny v Číně, která má nulovou toleranci Covidu, a připojují se k tomu problémy spojené s konfliktem na Ukrajině,“ uvedl David Marek a doplnil: „Čím komplikovanější výrobek vyrábíte, tím je větší pravděpodobnost, že narazíte někde na problém v dodavatelských řetězcích“. David Marek samozřejmě okomentoval i vysoké ceny energií: „Ceny elektřiny reflektují problémy na straně dodávky – snížení kapacity jaderných elektráren ve Francii, nízké srážky spojené s omezeným výkonem hydroelektráren, nízký výkon větrných elektráren a stoupající ceny zemního plynu. Aktuální ceny jsou likvidační pro část evropského průmyslu a neúnosné pro domácnosti. Při současných cenách elektřiny a plynu stoupnou náklady na energii v celé české ekonomice ve srovnání s rokem 2020 o zhruba 680 miliard Kč, ve srovnání s loňským rokem

asi o 570 miliard Kč (po vypršení fixovaných cen)“.

Ve Špindlerově Mlýně nemohli chybět ani zástupci Správy železnic s informacemi o připravovaných výlukách, které v roce 2023 opět výrazně ovlivní provoz nákladních vlaků. Kon-

ference se zúčastnili Miroslav Jasenčák, bývalý náměstek generálního ředitele pro řízení provozu a Jaroslav Flegl, který ho ve funkci nahradil. Kromě informací o zásadních výlukových akcích roku 2023 se posluchači mohli dozvědět o podmínkách sankčního systému, o zpopltnění odstavných kolejí nebo zrušení zařízení služeb místa nakládky a vykládky.

Druhý programový blok tradičně otevřel předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth, který nejprve zhodnotil události ovlivňující provoz na železnici v letošním roce. „Meziroční růst cen paliv a elektrické energie, inflace a růst cen materiálových vstupů a surovin, zvyšování úrokových sazeb – to vše jsou faktory, které navyšují naše náklady a donutily nás přistoupit v průběhu roku ke dvoji úpravě cen,“ vysvětlil zákazníkům Tomáš Tóth a ještě doplnil informaci, že: „Neplánované náklady související s nepředvídatelnou situací budou mít na konci roku cenovku přibližně ¾ miliardy korun“. Předseda představenstva se vě-

noval i čtyřem strategickým pilířům ČD Cargo, zejména pak interoperabilitě. „Do konce roku 2025 zdvojnásobíme počet interoperabilních lokomotiv na 61 kusů. Vše je již pod smlouvami a s jasnými termíny. Máme také rámec, z něhož můžeme případně dále čerpat. Máme k dispozici vozidla s pakety na Belgii a Nizozemí. Pro zajištění dodatečných kapacit při obsluze přístavů jako jsou Amsterdam, Rotterdam a Antverpy,“ informoval Tomáš Tóth.

Zajímavým zpestřením konference pak bylo video představující formou reportáže Svět intermodality ČD Cargo, na který navázal krátkým vystoupením představujícím další z pilířů – expanzi do zahraničí – Zbyszek Waclawik, člen představenstva ČD Cargo odpovědný za oblast obchodu. Závěr konference patřil tomu nejdůležitějšímu – informacím o změnách TVZ a o cenové a obchodní strategii ČD Cargo pro rok 2023 v podání ředitelky odboru obchodu Vlasty Slavíkové. Rovněž společenský večer zpestřený vystoupením zpěvačky Moniky Bagárové měl úspěch a věříme, že se příští rok opět sejdem ve Špindlerově Mlýně nebo jiné destinaci.

Text a foto: Michal Roh





# Uhlí do Dvora Králové nad Labem

Stanice Dvůr Králové nad Labem leží na jednokolejné neelektrifikované trati Jaroměř – Stará Paka – Turnov. Provoz ve stanici, stejně jako na přílehlých úsecích je řízen dálkovým výpravčím ze Staré Paky.

Obsluha Dvora Králové nad Labem je manipulační vlaky z Hradce Králové zajištěna třikrát týdně, v případě potřeby zajišťují „manipulák“ dál do Bílé Třemešné nebo Mostku. V jeho čele můžeme spatřit nejčastěji některého z hradeckých „kocourů“, případně „brejlovce“ řady 750. Ty jsou nasazovány zejména na ucelené vlaky s hnědým uhlím do dvorské teplárny. Ta byla dokončena v roce 1955 jako centrální zdroj tepla a páry pro město Dvůr Králové nad Labem a místní, zejména textilní závody. Nahradila tak nevyhovující lokální vytopy, kterých v té době bylo ve městě více než 20 a jejich provoz byl z ekologického pohledu pro město nevyhovující. Od počátku provozu bylo v teplárně spalováno hnědé uhlí ze severních Čech. Politicko-ekonomické změny na počátku devadesátých let přinesly útlum průmyslu a tím i snížení poptávky po průmyslové páře. Znamenalo to pokles objemů uhlí. Další zvrat se očekával v souvislosti s tzv. Green Dealem, kdy měl být provoz teplárny plně plynofikován. V současné době je však trend



Do Dvora Králové nad Labem přepravuje ČD Cargo jak palivo do zdejší teplárny, tak tříděné uhlí pro maloobdoběratele v okolí. Foto: Zbyněk Lola

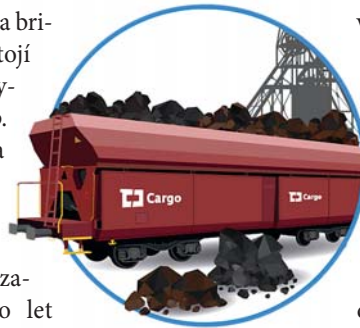
zcela opačný a dodávky hnědého uhlí rostou.

Stanice je s teplárnou spojena téměř 4 km dlouhou, sklonově náročnou vlečkou. Ani předávací kolejiště není příliš rozsáhlé, proto je zde posun poměrně náročný a vyžaduje zpravidla nasazení tří lokomotiv. Samotnou přípravu na hlubinný zásobník si zajišťuje vlečkař. V období leden – říjen 2022 letošního roku jsme do teplárny přivezli přes 12 tisíc tun hnědého uhlí, což je o téměř 2 tisíce tun více než za stejné období loňského roku. Přepravy navíc zkomplikovala 14denní nepřetr-

žitá výluky mezi Jaroměří a Mostkem.

V souvislosti s vysokými cenami zemního plynu se obyvatelé stále více obracují k tradičním zdrojům energie. Uhlí tak doslova začíná mít cenu zlata. Zvýšený zájem o přepravy hnědého uhlí evidujeme již od září loňského roku, kdy začal být doslova hlad po elektřině. Do Dvora Králové nad Labem tak přepravujeme nejen energetické uhlí, ale i palivo pro zdejší uhelné sklady, pro firmu Paliva Vidasov. Pro ni jsme od začátku roku přepravili již více než 2 tisíce tun pevných paliv – nejvíce nízkosírnatého hnědého uhlí

ze severních Čech a briket. Za zmínku stojí i skutečnost, že vykládku paliva, resp. jeho překládku na nákladní automobily, kterými je dopravováno do uhelných skladů, zajišťuje již mnoho let ČD Cargo, konkrétně trutnovské středisko logistických služeb. Původně bylo k překládce uhlí využíváno zařízení u staniční budovy s dopravníky a násypkami. V těchto místech by však v budoucnu měl



vzniknout autobusový terminál, resp. otočka pro autobusy, proto po dohodě se zákazníkem a Správou železnic probíhá překládka nyní na rampě na staničním zhlaví. Závěrem můžeme dodat, že ve Dvoře Králové nad Labem je i poměrně silná nakládková dřeva. Za letošní rok ho bylo přibližně 13 tisíc tun.

Michal Roh  
Mapa: Milan Koska



## Zajímavosti z provozu



### Obsluha vlečky ČEPRO

Dne 21. října 2022 obdržela Provozní jednotka České Budějovice urgentní objednávku na pronájem dvounápravové lokomotivy a strojvedoucího na zajištění posunu v pracovní dny v areálu společnosti ČEPRO ve Smyslově. V současné krizové době začaly do Smyslova jezdit ucelené vlaky s pohonnými hmotami a podle „zákona schválnosti“ se vlečkaři porouchala vlastní lokomotiva řady 709.5. Hned v pondělí 24. října ráno jsme do areálu Smyslov přistavili naši 708.701 a obsadili ji strojvedoucím denní směny. Zároveň bylo s vlečkařem dohodnuto obsazení těchto směn dle operativních požadavků ČEPRO. V průměru je potřeba provoz na vlečce zajistit 4x týdně. Všichni strojvedoucí také museli projít proškolením, jak se v uzavřeném areálu vlečky chovat. S ohledem na výpomoc tábořských strojvedoucích v Provozním pracovišti Praha je provoz na vlečce ve Smyslově zajišťován stroje-

doucími z Českých Budějovic. Při použití technologického auta je směna prakticky stejně dlouhá jako by byla v Táboře, navíc jsme schopni reagovat operativně na potřebu prodloužení posunu.

Snímek z předávacího kolejiště pořídil Pavel Valenta ml.

### Odklony přes Ostroměř

Souběh výluk v úsecích Trutnov – Pilníkov a Jaroměř – Mostek si vyžádal přijetí mimořádných opatření k zajištění obsluhy Hostinného, Kunčic nad Labem a také jilemnické lokálky. Pro obsluhu těchto lokalit byl ve dnech 3. – 14. října 2022 zaveden pár vlaků jezdících v trase Hradec Králové – Chlumec nad Cidlinou – Ostroměř – Stará Paka – Martinice v Krkonoších/Kunčice nad Labem a zpět. Na úseku mezi Chlumcem nad Cidlinou a Lázněmi Bělouhrad příliš nákladních vlaků v současné době nejedí, proto



Foto: Tomáš Kuchta

byly „odklony“ zajímavým zpestřením zdejšího provozu. Po ukončení výluky u Jaroměře byly až do 24. října odklonové vlaky do Podkrkonoší vedeny z Hradce Králové přes Jaroměř a Starou Paku. Většina vlaků byla vytížena na normu a dvojice „brejlovců“ mělo co dělat. O zátěž se postarali nejen lesáci nebo uhelné sklady, ale přepravit bylo nutné i odsiřovací vápenec z Kunčic nad Labem do elektrárny v Poříčí.

### Přepravy na Ukrajinu

Od začátku válečného konfliktu bylo na Ukrajinu přepraveno velké množství humanitárního i vojenského materiálu. V této souvislosti realizovalo ČD Cargo i řadu zajímavých přeprav. Jednou z nich byl i tranzit vojenského transportu z Itálie přes naše území mezi Břeclaví a Petrovicemi u Karviné. Kontejnery s vojenským materiálem mířily do stanice Zamosc nedaleko polsko-ukrajinské hranice. Michal Roh



Foto: Michal Roh ml.



# Představujeme útvary generálního ředitelství ČD Cargo (9.)

## Odbor právní a compliance (O25)

Odbor právní a compliance (O25) poskytuje právní poradenství napříč celou společností ČD Cargo ve všech sférách od vrcholového managementu, přes provozní až po výkonnou úroveň ČD Cargo.

### Management

Pro management zpracovává O25 zejména právní stanoviska k otázkám strategického významu, pro všechny jednotky organizační struktury poskytuje standardní právní poradenství v oblasti smluvní dokumentace, tedy připomínkování návrhů smluv, jak v oběhu smluvní dokumentace, tak mimo něj. Odbor právní poskytuje právní pomoc při realizaci výběrových řízení, a to jak před jejich vypsáním, tak i v jejich průběhu, dále pak právní pomoc i při účasti společnosti

ČD Cargo v zakázkách vypisovaných externími subjekty. Do působnosti O25 spadá i vyhotovování pověření a plných mocí, zejména těch, které směřují mimo společnost ČD Cargo. Dále v tomto odboru vedou plnou evidenci a archiv všech smluv.

### Soudy a orgány státní správy

Právníky odboru právního zastupují naši společnost i před soudy a orgány státní správy. Zastřešují exekuci a insolvenční řízení. Zajišťují komunikaci s orgány činnými v trestním řízení, zejména s Policií ČR, a to při vyčíslení škod ať již vzniklých při mimořádných událostech nebo vzniklých jinou činností jako jsou např. grafity či krádeže majetku. Dále spolupracují na vymáhání pohledávek vzniklých ze smluvních, mimosmluvních i pracovněprávních vztahů. Pracovní tým na O25 vyřizuje i odškodnění pracovních úrazů, kterých naštěstí není mnoho.

Ve sporných záležitostech obecně usilují právníky o smírné mimosoudní řešení. Není-li ho však možné dosáhnout, nebo podmínky protistrany nejsou pro naši společnost akceptovatelné, nezbyvá, než věc postoupit k finančně a časově náročnějšímu soudnímu řešení. U případů časově náročných a s přeshraničním prvkem, které jsou vedeny u soudů v zahraničí, například v Polsku, ve Francii nebo v Itálii, komunikují pracovníci z O25 s externími právními zástupci, kteří ČD Cargo v těchto sporech před soudy zastupují.

**Compliance**  
V rámci činnosti compliance dohlíží O25, aby jednání společnosti a Interní předpisy byly vždy v souladu s platnou legislativou, včetně oblasti GDPR, zajišťuje jednotný výklad a interpretaci právních předpisů a zjišťují jejich možný dopad na naši společnost. Z pohledu právního se taktéž právníky vyjadřují k návrhům zákonů, které spadají do působnosti drážní dopravy a mohly by mít dopad na ČD Cargo. Vzhledem k tomu, že se společnost ČD Cargo stala povinným subjektem z hlediska zákona o registru smluv, musí právníky posoudit, zda smlouva/dohoda či jiný dokument podléhá uveřejnění v registru či nikoliv.

### Spolupráce s útvary ČD Cargo

Při výše uvedených činnostech spolupracuje O25 zejména s následujícími odděleními. Odboru O6 poskytuje podporu při tvorbě smluv i vyjednávání se zákazníky v případě složitých obchodních smluv, dále pravidelně spolupracuje s oddělením O1 v rámci přípravy a realizace výběrových řízení. Pro oddělení O9, O21 a O12 zajišťuje přípravu a připomínkování smluv, s OPT Olomouc spolupracují ve věcech rámcových smluv o přepravních a platebních podmínkách a vymáhání pohledávek. Dále úzce spolupracují s O10 v záležitostech týkajících se zaměstnanců společnosti ČD Cargo. Podporu poskytují i dalším oddělením, včetně ad hoc záležitostí.

**Smluvní dokumentace**  
Při přípravě smluv usiluje O25 o vyváženost práv a povinností smluvních stran při plnohodnotném zajištění zájmů ČD Cargo. Právníky se zaměřují na eliminaci rizikových ustanovení,



Ilustrační foto: Michala Grünbaum

řízení kybernetické bezpečnosti, poskytují podporu managementu při jednáních s potenciálními obchodními partnery v rámci spolupráce na nových projektech a posuzují jejich realizaci z právního pohledu.

### Spolupráce s útvary ČD Cargo

Při výše uvedených činnostech spolupracuje O25 zejména s následujícími odděleními. Odboru O6 poskytuje podporu při tvorbě smluv i vyjednávání se zákazníky v případě složitých obchodních smluv, dále pravidelně spolupracuje s oddělením O1 v rámci přípravy a realizace výběrových řízení. Pro oddělení O9, O21 a O12 zajišťuje přípravu a připomínkování smluv, s OPT Olomouc spolupracují ve věcech rámcových smluv o přepravních a platebních podmínkách a vymáhání pohledávek. Dále úzce spolupracují s O10 v záležitostech týkajících se zaměstnanců společnosti ČD Cargo. Podporu poskytují i dalším oddělením, včetně ad hoc záležitostí.

### Smluvní dokumentace

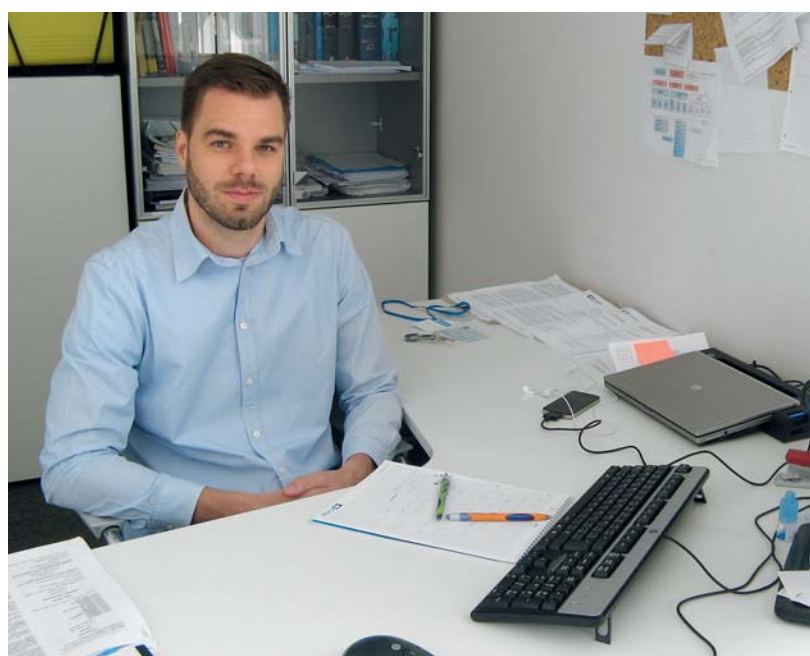
Při přípravě smluv usiluje O25 o vyváženost práv a povinností smluvních stran při plnohodnotném zajištění zájmů ČD Cargo. Právníky se zaměřují na eliminaci rizikových ustanovení,

které by mohly vyvolávat nejasnosti nebo vést k dvojímu výkladu a potenciálním sporům s druhou smluvní stranou, končícím v krajním případě i u soudu. Řádné a včasné plnění povinností druhé smluvní strany ve vztahu k ČD Cargo prakticky realizují zejména prostřednictvím smluvních sankcí, které by ve smlouvě vždy měly být nastaveny tak, aby v případě porušení smluvní povinnosti druhou stranou (ať už se jedná o neposkytnutí služby, zboží nebo finančního plnění) sankce představovala pro ČD Cargo adekvátní kompenzaci a zároveň, aby druhou stranu účinně motivovala k dodržování jejich smluvních závazků vůči ČD Cargo.

V rámci právního servisu pro společnost ČD Cargo spolupracuje O25 s věcnými odděleními ČD Cargo, které jim v případě potřeby poskytují kvalifikovanou technickou podporu za účelem nalezení optimálního smluvního řešení.

Agendy odboru právního a compliance jsou tedy poměrně široké a pestré. Svým způsobem se jedná o velmi zajímavá témata. Ať se jedná o výběrová řízení, či připomínkování smluv anebo poskytování právního poradenství v rámci společnosti ČD Cargo.

Připravila: Michala Grünbaum



Mgr. Lukáš Strnad, ředitel odboru právního a compliance Foto: archiv ČD Cargo

## Oslavy 60 let vojenské dopravy

Ve středu 26. října 2022 se v Jaselských kasárnách ve Staré Boleslavi uskutečnily oslavy 60 let vojenské dopravy. Spolupráce armády a železnice je však mnohem delší. Vždyť již v prusko-rakouské válce v roce 1866 byla vojenská technika a vojsko přepravováno po železnici.

ČD Cargo se oslav zúčastnilo jako jeden z nejvýznamnějších partnerů. Program oslav byl rozdělen do dvou bloků. V tom dopoledním zazněla



Prezentace Ing. Michaela Andrlého z ČD Cargo

řada zajímavých odborných přednášek a bylo možné si prohlédnout techniku, kterou vojenští dopraváci používají. V odpoledním bloku bylo možné zhlédnout ukázkou stavby univerzální nakládací ocelové rampy UNOR na jedné z kolejí blízké železniční stanici Stará Boleslav. Na této koleji byly umístěny i železniční vozy používané při vojenských přepravách, například krytý vůz Habbilns pro přepravu munice nebo vůz Smmmps pro přepravu těžké bojové techniky, například tanků.

Jak jsem již zmínil, v rámci dopoledního programu oslav zazněla řada odborných přednášek týkajících se jak historie vojenské dopravy, tak její současné úlohy v rámci NATO. Ing. Michael Andrl z úseku obchodu ČD Cargo informoval v zajímavé prezentaci účastníky o současné spolupráci ČD Cargo s Armádou České republiky a dalšími armádami aliance NATO. Letošní rok lze z pohledu této kooperace hodnotit jako opravdu výjimečný, neboť kromě přeprav na vojenská cvičení jsme zrealizovali řadu „ostrých“ přeprav v souvislosti s válečným konfliktem na Ukrajině.

Došlo i na ocenění významných osobností vojenské logistiky. Pamětní medaili obdržel i před-



Univerzální nakládací ocelová rampa UNOR v železniční stanici Stará Boleslav

stava představenstva ČD Cargo, pan Tomáš Tóth. „Ocenění si velice vážím a jsem rád, že ČD Cargo je pro naše vojáků spolehlivým partnerem,“ komentoval akci Tomáš Tóth.

A proč se oslavy uskutečnily právě na podzim letošního roku? 12. listopadu 2022 totiž uplynulo 60 let ode dne, kdy byla rozkazem ministra národní obrany provedena reorganizace vojenské dopravy. Byly zrušeny Správy náčelníka přepravy

vojsk a Vojenské správy dopravních úseků. Oproti tomu vznikají Krajské správy vojenské dopravy v Praze, Českých Budějovicích, Plzni, Ústí nad Labem, Hradci Králové, Olomouci, Bratislavě, Zvolenu a Košicích. A proč ve Staré Boleslavi? Zdejší kasárna jsou sídlem Agentury logistiky Armády České republiky.

Text a foto: Michal Roh



# Bezpečnost v železničním provozu

## Výběr nejzávažnějších mimořádných událostí (MU) za 3. čtvrtletí 2022

• Dne 13. července 2022 došlo v železniční stanici Bohumín (trať Bohumín – Přerov) za jízdy vlaku Mn 62066 dopravce ČD Cargo po staniční koleji č. 27 k vykolejení jednoho loženého vozu a k poškození dalšího vozu. Při MU našťastí nebyl nikdo zraněn, ale vznikla při ní škoda na drážních vozidlech a zejména na železničním svršku.



• Dne 16. srpna 2022, došlo v železniční stanici Cheb (trať Chomutov – Cheb) při jízdě taženého posunového dílu s posunovou četou dopravce ČD Cargo k nezastavení na konci kusé koleje a k njetí na příčný pražec zemního zarážedla. Následkem toho došlo k vykolejení obou podvozků hnacího vozidla a obou dvojkolí prvního podvozku prvního taženého vozu. Mimořádná událost se našťastí obešla bez újmy na zdraví zúčastněných zaměstnanců, ale vznikla při ní značná škoda jak na drážních vozidlech, tak i na železničním svršku.



• Dne 10. října 2022 došlo v železniční stanici Poříčany (trať Česká Třebová – Praha-Libeň) za jízdy vlaku Pn 55098 dopravce ČD Cargo k nedovolené jízdě za odjezdové návěstidlo L4 a k vjetí



na kusou kolej č. 4a. Při tom došlo k vykolejení hnacího vozidla a dvou kotlových vozů, ložených benzenem. Vykolejená vozidla se následně převrátila na bok. Při mimořádné události byli zraněni dva zaměstnanci ČD Cargo a vznikla při ní značná škoda jak na drážních vozidlech, tak i na železničním svršku.

## Novinky v oblasti předpisů a interních norem

K 1. listopadu 2022 došlo ke změně, popřípadě k vydání nových interních norem a prováděcích ustanovení ČD Cargo, týkajících se provozování drážní dopravy. Důvodem změn je zapracování základních legislativních dokumentů ČR, legislativních dokumentů EU a v neposlední řadě zapracování změn předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ.

S obsahem nejdůležitějších změn interních norem byli zaměstnanci ČD Cargo seznámeni v rámci pravidelného školení ve II. pololetí roku 2022.

Výše avizované změny se týkají těchto interních norem a prováděcích ustanovení:

- IN PTs9-B-2011 – Provozování drážní dopravy + PU-2-C-2022 – Přejímka a předávka vlaků s jinými dopravci, „tiché vozy“;
- IN PTs10-B-2011 – Lokomotivní čtyři,
- IN KV4-B-2022 – Provoz hnacích vozidel,
- IN KV1-B-2008 – Provozně technické podmínky pro železniční vozy + PU-1-C-2022 – Prováděcí ustanovení ke KV1-B-2008,
- IN PERs28-B-2009 – Zdravotní a odborná způsobilost zaměstnanců + PU-3-C-2022 – Prováděcí ustanovení k PERs28-B-2009,
- IN ORs-80-B-2022 – Hlášení a šetření mimořádných událostí v ČD Cargo, a.s.,
- IN PTs2-B-2007 – Směrnice pro organizování drážní dopravy ČD Cargo, a.s. + PU-4-C-2022 ke Směrnici pro organizování drážní dopravy ČD Cargo, a.s. PTs2-B-2007,
- IN PTs5-B-2008 – Projednávání a provádění přeprav mimořádných zásilek,
- IN PPs-5-B-2012 – Zajišťování vojenských železničních přeprav – D33,
- IN PTs12-B-2013 – Organizování a zajištění jízdy vlaků v režimu „ad hoc“ - k 01. 11. 2022 je zrušena bez náhrady,
- IN ORz-51-A-2022 – Systém zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy ČD Cargo, a. s.

## Výhybka – nedílná součást bezpečné železnice

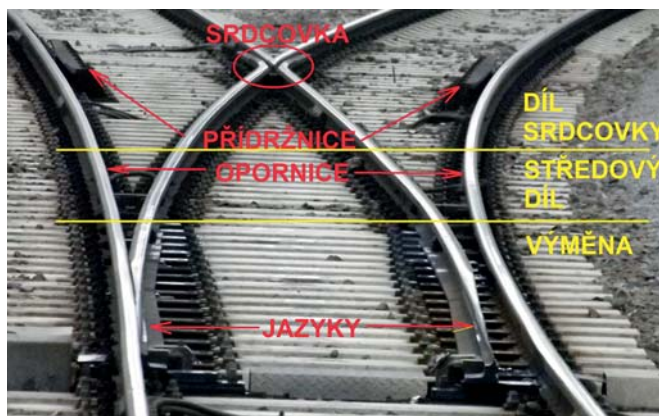
Výhybky jsou nedílnou součástí stavby dráhy. Jde o zařízení, která v místě rozcházení nebo sbíhání kolejí umožňují jízdu do příslušného zamýšleného směru. Bez výhybek si dnes již nedokážeme představit efektivní, bezpečnou a rychlou přepravu osob a zboží. Výhybka je dobrý sluha, ale – při nesprávném používání – i zlý pán. Podíváme-li se na pláněk jakékoliv stanice, vidíme jednotky až stovky výhybek různých uspořádání a funkcí. Z hlediska provozu jsou to kritické body dopravní infrastruktury, které figurují ve velkém procentu mimořádných událostí, vzniklých zejména při posunu.

Výhybky jsou jednoduché, obloukové, symetrické, křížovatkové, a dokonce i třicestné.

Zkusme si výhybku představit trochu blíže. Technicky se výhybka skládá ze tří základních částí:

- výměna
- střední část
- srdcovková část

Výměnová část výhybky je nejsložitější. Její hlavní součástí jsou tzv. jazyky, z nichž jeden vždy přiléhá k tzv. opornici, přestavník s přestavnými táhly, výměnový závěr (závěrný hák) a výměnové návěstidlo. Jazyky jsou jedinými pohyblivými částmi výhybky, které tvoří jízdní dráhu pro kolejová vozidla a při tzv. jízdě proti hrotu určují směr pohybu. Srdcovková část je k výměně připojena střední částí a skládá se z vnějších kolejnic, srdcovky a přídržnic, vedoucích dvojkolí v místech, kde tato projíždí srdcovkou a nejsou řádně vedena ve správném směru.



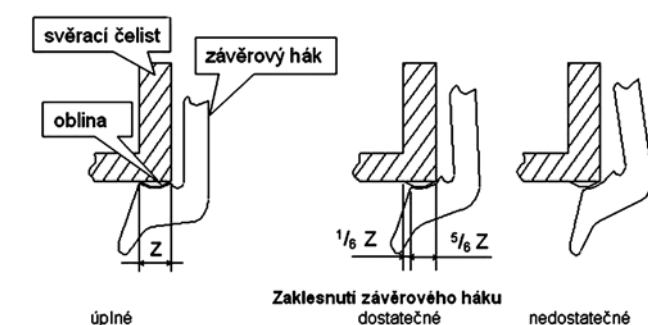
Než může být dovolena jízda přes výhybku, je nutné ji řádně přestavit a přestavení zkontrolovat. Spolehat se na to, že výhybku „hodíme“ a je hotovo je velmi pošestilé uvažování, které se již mnohokrát vymstilo a následkem byla mimořádná událost, spojená mnohdy s velkou škodou na infrastruktuře, vozidlech a přepravovaném nákladu. Kontrolovat správné postavení výhybky z jedoucího vozidla, ať už je to z čela posunového dílu, kdy zaměstnanec jede na vozidle nebo z HV je nedostatečné, už jen proto, že při shledání nesprávného postavení či zajištění výhybky se již posunový díl nestihne zastavit a MU je na světě.

Základní otázkou je, kdy a za jakých splněných podmínek je výhybka správně přestavena. Vždy je nutné zkontrolovat přestavení výhybky do koncové polohy, tím je myšleno:

- 1) Přilehlý jazyk přiléhá k opornici a odlehlý jazyk je od druhé opornice v obvyklé vzdálenosti
- 2) Závěr jazyka výměny je správně uzavřen
- 3) Páka výměníku se závažím u výhybek přestavovaných ručně je v krajní poloze
- 4) Návěst výhybkového návěstidla (je-li osazeno) souhlasí s polohou výhybky
- 5) Výhybka je postavena pro zamýšlený směr jízdy

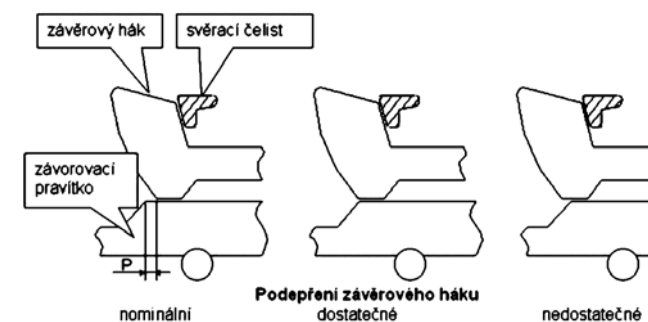
V případě, že návěst výhybkového návěstidla s polohou výhybky nesouhlasí a jsou splněny ostatní výše uvedené body, lze výhybku v libovolném směru pojíždět.

Závěr jazyka může být uzavřen hákovým závěrem, čelistovým závěrem nebo rybinovým závěrem. U výhybky s hákovým závěrem musí zaklesnout závěrný hák přilehlého jazyka výhybky za oblou část svěřací čelisti nejméně 5 cm ze své závěrné části.



Hákový závěr

U výhybky s čelistovým závěrem jazyka musí být hák přilehlého jazyka výhybky podepřen závorovacím pravítkem tak, aby hrana závorovací plochy závorovacího pravítka přesahovala hranu hlavy závěrného háku nebo se s ním kryla.



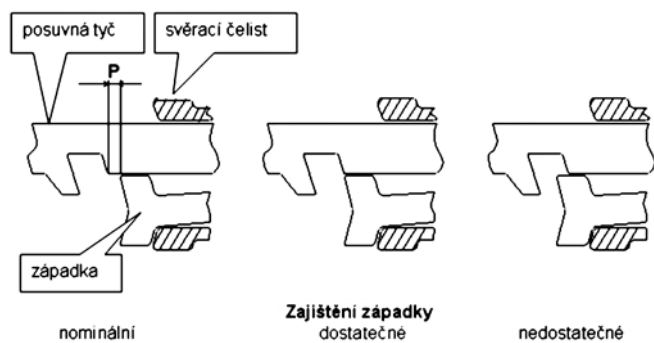
Čelistový závěr



# Bezpečnost v železničním provozu

Dokončení ze str. 5

U výhybky s rybinovým závěrem jazyka musí být západka (rybina) přilehlého jazyka výhybky zajištěna posuvnou tyčí tak, aby hrana výřezu posuvné tyče přesahovala hranu západky alespoň o 1 cm nebo se s ní kryla.



Rybinový závěr

Pokud výhybka není postavena pro zamýšlený směr jízdy a přesto je dovolená jízda vozidel může nastat – jedou-li vozidla po hrotu výhybky – násilné přestavení výhybky (lidově „rozřez“). Násilné přestavení je i jen započaté násilné přestavení pohyblivých částí výhybky koly vozidla, ke kterému dojde při jízdě ze směru, do kterého nejsou přestaveny pohyblivé části výhybky. Takovou jízdou vozidla se rozumí pohyb směrem od srdcovkové části k výměnové části (tzv. „jízda po hrotu“) bez ohledu na to, zda se jedná o jízdu vlaku nebo posunového dílu.

Z hlediska vlivu rozřezu může být výhybka konstruována jako rozezná či nerozezná. Nerozezná zařízení je zařízení, které je konstruováno tak, že při násilném přestavení výhybky dojde k jeho nevratnému poškození. Rozzezná zařízení je zařízení které je konstruováno tak, aby při násilném přestavení výhybky železničním kolejovým vozidlem jedoucím rychlostí 40 km/h a méně nedošlo

k jeho poškození. Násilným přestavením výhybky však vždy musí dojít k evidenci rozřezu.

## Výhybka smí být po rozřezu vyklizena:

- pouze ve směru jízdy před místem násilného přestavení, přejela-li by jen jedna náprava přes hrot příslušného jazyka,
- opačným směrem jízdy (směrem k příslušnému námezníku), nepřejela-li žádná náprava přes hrot příslušného jazyka.

Po zjištění násilného přestavení na výhybce s rozzezným systémem, na výhybce opatřené mechanickým zámekem, mechanickým přestavěním nebo na výhybce opatřené mechanickým závorňákem musí dojít k prohlídce ve všech koncových polohách výhybky. Bude-li nutné výhybku pojiždět, zajistí odborně způsobilá osoba, aby výhybka byla opatřena přenosným výměnovým zámekem.

## Výhybka smí být po rozřezu pojižděna:

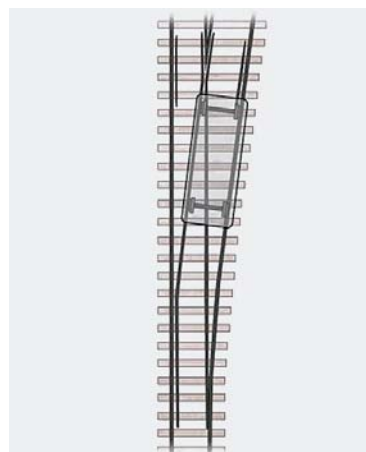
- přímým směrem (oblouková nebo oboustranná výhybka hlavním směrem) rychlostí nejvýše 30 km/h,
- vedlejším směrem rychlostí nejvýše 10 km/h.

Po zjištění násilného přestavení výhybky s nerozezným systémem výhybka nesmí být pojižděna.

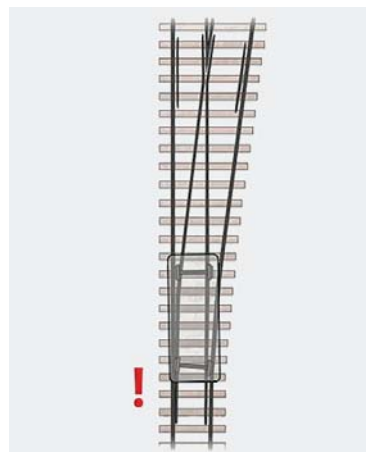
Jediným typem výhybky, které mohou být jízdou vozidla násilně přestaveny jsou výhybky vybavené samovratným přestavěním, který rozřez povoluje a je na něj konstruován.

Jedou-li naopak vozidla proti hrotu výhybky, při jejím nesprávném přestavení nebo při jejím přestavení pod jedoucím vozidlem se jedná o vidlicovou jízdu. Při vidlicové jízdě většinou dojde k vykolejení předmetného vozidla. Zastavila-li vozidla na přestavitelných částech výhybky, na které došlo k rozřezu, rozhodne odborně způsobilý zaměstnanec po zjištění stavu přímo v kolejišti a v souladu s ustanoveními technicko-normativních dokumentů a interních předpisů o způsobu vyklizení výhybky.

S rozšiřující se modernizační staniční a traťových zabezpečovacích zařízení již



Násilné přestavení výhybky („rozřez“)



Vidlicová jízda

k nesprávnému přestavení ústředně stavěných výhybek dochází již zřídka, protože postavená jízdní cesta je zařízením ověřena a správné přestavení výhybky je systémem automaticky kontrolováno. Kritic-



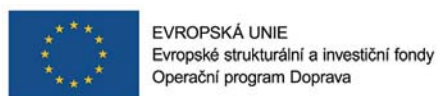
Vidlicová jízda v praxi – hnací vozidlo při jízdě po hrotu násilně přestavilo jazyky výměny, které se po projetí kol vrátily do původní polohy a při následné zpětné jízdě vedly první podvozek jiným než požadovaným směrem.

kým bodem jsou ručně stavěné výhybky, u nichž má dohled nad správným přestavením v zásadě pouze člověk.

Závěrem bych proto chtěli apelovat na všechny zaměstnance, aby nepodceňovali zdánlivě banální záležitost, jakou se jeví přestavení výhybky. Pokud vás tento článek zaujal, více zajímavých informací naleznete v předpise SŽDC (ČD) Z1, především v příloze 1, zaměřené na ručně přestavované výhybky.

Miroslava Rašková a Milan Mašek

## Ukončení projektu přestavby lokomotiv řady 163 na řadu 363



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava



Ministerstvo  
dopravy

Jak jsme vás již informovali, ČD Cargo zahájilo v roce 2021 projekt přestavby lokomotiv řady 163 na řadu 363, přičemž tato přestavba je podporována z Operačního programu Doprava. Nyní se projekt úspěšně dopracoval ke svému konci a ČD Cargo 5. října 2022 převzalo poslední přestavěnou lokomotivu 363.256.

Lokomotiva se ihned po převzetí přemístila ze závodu zhotovitele ČMŽO Přerov do závodu ČMŽO Elektronika v Hranicích, kde je na ní prováděna instalace mobilní části vlakového zabezpečovače ETCS.

Celkem bylo přestavěno 18 lokomotiv řady 163, tedy všechny „dvojkové“ peršingy, které z výroby vyjely jako řada 162. Lokomotivy jsou dislokovány v SOKV Ústí nad Labem, stejně jako

původní lokomotivy 163, ale setkat se s nimi můžete na všech elektrizovaných tratích v České republice bez rozdílu trakční napájecí soustavy, podívají se tedy i do míst, kde nikdy původní peršingy provozovány nebyly a ani kvůli omezení stejnosměrné napájecí soustavy provozovány být nemohly. I v době narušených dodavatelských řetězců a enormního nárůstu dodacích dob potřebných materiálů dokázal zhotovitel přestavby firma ČMŽO Přerov dodržet konečný termín projektu a dodat všechny lokomotivy včas.

Jediným problémem, který se během realizace vyskytl, je rychlost schvalování lokomotiv k provozu na Slovensku. Toto schválení je součástí smluvních podmínek a plně ho zajišťuje dodavatel přestavby. Původní peršingy tam schválení samozřejmě měly, ale schvalování nových lokomotiv 363 se

trochu zdrželo. Nové schvalování lokomotiv, pokud jsou provozovány ve více evropských zemích, je nyní třeba vždy provádět přes Evropskou železniční agenturu ERA, což je poměrně neprošlápaná a pro všechny strany

nová cesta. Podle posledních informací zhotovitele ČMŽO Přerov jsou ale již všechny problémy vyřešeny a je podána žádost o zapsání do evropského registru ERA TV. Po technické stránce se během provozu v záruce na loko-

motivách vyskytly pouze ojedinělé technické závady související s přestavbou, všechny nově dosazené komponenty, i ty, které bylo třeba nově vyrobit jako náhrada za nevyráběné díly, se ukazují jako spolehlivé.

Lokomotiva 363.256 není pravděpodobně poslední přestavěnou lokomotivou 363 v lokomotivním parku ČD Cargo. Ve výhledu nejbližších několika let se dá předpokládat, že s nákupy dalších lokomotiv od Českých drah budou v lokomotivním parku ČD Cargo přibývat další lokomotivy řady 163, které budou vhodné na přestavbu. Vzhledem k úspěšnosti projektu přestavby a potřebě vicesystémových lokomotiv je předpoklad dalšího pokračování, a tedy i dalších lokomotiv řady 363 vzniklých z řady 163. Již dnes je v SOKV Ostrava lokomotiva 163.249 koupená od Českých drah, která, bohužel, již nemohla být zařazena do současného projektu a bude čekat na vypisování nové soutěže.



Prozatím poslední přestavěná lokomotiva 363.256 s nákladním vlakem u Hranic na Moravě

Foto: Ivo Raab

Petr Říha



# Modelářská výstava v Trutnově

V Trutnově se ve dnech 27. – 30. října konal další ročník tradiční mezinárodní modelářské soutěže pořádané místním klubem železničních modelářů. Ten také vystavoval svoje klubové kolejiště ve velikosti TT. Připomeňme, že v roce 2020 oslavili místní modeláři 50 let existence svého klubu. Součástí oslav 100 let tratě z Velkého Oseka do Trutnova v roce 1970 byla i malá železniční výstava, na které prezentoval svoje kolejiště ve velikosti TT místní strojevedoucí Jiří Beran. U návštěvníků mělo kolejiště velký úspěch a stalo se impulsem ke zřízení modelářského klubu pro mládež. Ale dost historie, podívejme se do tělocvičny ZŠ Rudolfa Frimla, kde se výstava konala.

Hlavním tahákem letošního ročníku bylo téměř 20 metrů dlouhé kolejiště německých modelářů ve velikosti N. Nenajdeme na něm jen vlaky, ale celou řadu dalších dopravních prostředků. Kombinovaný železničně-silniční most se otáčí a proplouvá pod ním plachetnice, loď plně naložená

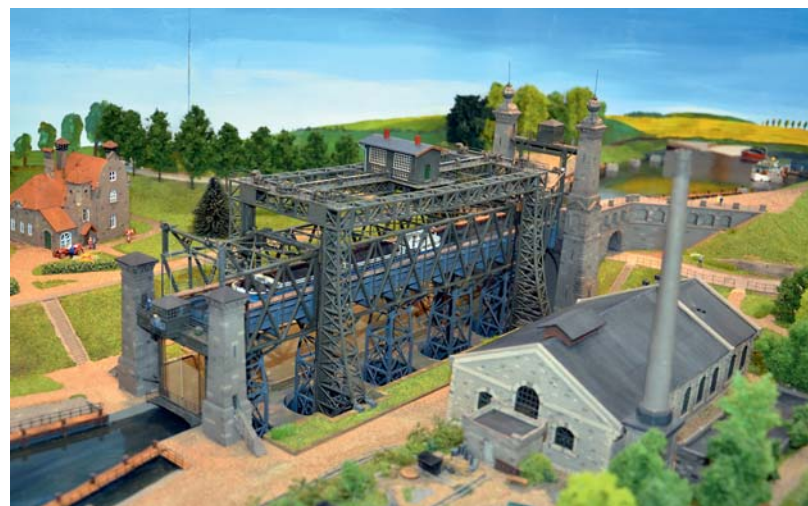


Modelové vláčky jezdily k radosti velkých i malých návštěvníků.

uhlím vjíždí do lodního výtahu, aby překonala výškový rozdíl a pokračovala v plavbě. Trajekt v přístavu čeká na vlakovou soupravu... Na kolejišti pracují dva modeláři z Radebeulu už přes deset let. Ze zahraničních účastníků nesměly chybět ani miniaturní modely dalšího německého modeláře, který v láhvích dokáže vytvořit mini-

aturní nádraží nebo třeba skokanský areál.

Na návštěvníky čekala dvacítká zdatilých modelových kolejišť a také různá diorámata. K těm nejzdařilejším patří dioráma strážního domku v Klenech ve čtyřech ročních obdobích od Karla Hurdálka nebo dioráma stanice Žacléř s původními budovami a kolejištěm.



Model lodního výtahu. Ten skutečný se nachází u Henrichenburgu na kanálu Dortmund – Ems.

Z kolejišť musím zmínit ještě zajímavé rozestavené modulové kolejiště s tématem meziměstské tramvaje. Svá kolejiště vystavovali i modeláři z Hradce Králové, Jičína nebo České Skalice. Letošní napjatá geopolitická situace pravděpodobně ovlivnila i některé vystavovatele – na vlaku většího měřítka byla umístěna vojenská technika, návštěvníci si mohli prohlédnout i dioráma vojenského výcvikového prostoru.

Co dodat na závěr? Zájem o výstavu předčil očekávání. Bylo zážitkem sledovat dětské návštěvníky, jak se nemůžou odtrhnout od jednotlivých modelů a kolejišť odtrhnout. A ještě jedna drobnost – po každém kolejišti se proháněly nákladní vlaky. Je fajn, že alespoň modeláři zatím nemají problémy s kapacitou infrastruktury nebo s oběhem vozů.

Text a foto: Michal Roh



Flotila výstavních lokomotiv ČD Cargo



Téma nákladní dopravy bylo na výstavě bohatě zastoupené.

## V řízení drezín bylo ČD Cargo na bedně

Na druhý ročník WAGON DAY se bude vzpomínat v dobrém. Alespoň tedy ve společnosti ČD Cargo. A příčinou nebylo jen vydařené podzimní počasí. Hlavní náplní dne 5. října 2022 byl v severočeských Trmicích závod čtyřlenných družstev v časovce na pákové drezině.

Tohoto netypického soupeření se v areálu opravny nakonec účastnilo sedm družstev. Tým ČD Cargo ve složení Michal Adámek, Vojtěch Opp, Marek Kmoch a Jan Jakeš si dal pohov od ostře sledovaných vlaků a zkusil vybojovat co nejlepší umístění.

Drsný Ústecký kraj přivítal účastníky i diváky příjemným babím létem. Tomu odpovídal i oděv soutěžících, kteří ve většině případů zvolili kraťasy a krátký rukáv. Ten měl být už brzy řádně zpotený, protože dát pákovou drezinu do pohybu se záhy ukázalo jako solidní makačka. Netypická disciplína se odehrávala na trati 2 x 500 metrů. Po absolvování prvního půl kilometru musel tým drezinu zastavit a jet zpět, což bylo dle tváří účastníků poměrně náročné. Každé družstvo zvládlo dvě kola a tým, který měl nejnižší výsledný čas, zvítězil. Mužstva ještě mohla využít třetího bonusového kola. A kdyby výsledný čas byl nejnižší, tak by se počítal místo předešlého horšího času. Této možnosti ale ani jeden tým nevyužil, dvě kola dala hodně zabrat a fyzická s přibývajícím koly poněkud odcházela.

Jak si nakonec vedl tým ČD Cargo, který byl na tomto klání nováčkem? Nadměru dobře. Družstvo bylo povzbuzováno současnými i bývalými kolegy z hlediště a jejich hlasivky dohnaly Oppa a spol. k velice lichotivému



2. místu. Lepší byl pouze pořadající tým RAILCO. „Byl to zajímavý zážitek, na podzim celkově fajn počasí a ve finále dobrý výsledek. Chceme příští rok zvítězit. A navíc jsem slyšel, že v řízení drezín existuje i mistrovství republiky, což je zajímavá motivace,“ smál se klíčový muž Cargové „skvadry“ Michal Adámek.

Text a foto: Petr Prokeš

## Podzim a zima na internetu

### Datujte výhodně s VPN Family

Nemáte ještě vy nebo vaši blízcí mobilní data? Objednejte si ve VPN Family – O2 nebo ve VPN Family – Vodafone **datový tarif s 1,5 nebo 3 GB a získáte ho do konce ledna za výhodných podmínek.** V listopadu a v prosinci budete surfovat zcela zdarma a zaplatíte až paušál za leden. Akci mohou využít všichni zákazníci, kteří v říjnu neměli aktivní mobilní internet ve VPN Family. Díky datům můžete nakupovat v e-shopech vánoční dárky, surfovat na internetu a sdílet barevný listopad se svými nejbližšími.

Pro všechny máme skvělou zprávu – od listopadu ve VPN Family zlevňujeme.

### VPN Family – Vodafone

Zlevnili a rozšířili jsme neomezené datové tarify:

**Tarif Povídám si + Internet SUPER 10** jsme zlevnili na 790 Kč. Nově jsme zavedli tarif **Povídám si + Internet PREMIUM 20** za 990 Kč (rychlost 20 Mbps) a **tarif Povídám si + Internet PLATINUM Full speed** za 1 190 Kč (rychlost bez omezení).

Nově jsme zlevnili datové tarify:

OneNet Mobilní připojení -- 10 GB z 399 Kč na **339 Kč**, 20 GB z 559 Kč na **499 Kč** a 30 GB z 729 Kč na **669 Kč**.

### VPN Family – O2

Zlevnili jsme datové tarify:

Internet v mobilu L+ (5 GB) z 349 Kč na **339 Kč**, Internet v mobilu XXL (50 GB) z 1 069 Kč na **999 Kč** a Mobilní internet XL (10 GB) z 449 Kč na **439 Kč**.

Ve VPN Family – O2 nově zavádíme jednoduchý hlasový tarif „**Na příjmu**“ s paušálem za **39 Kč, voláním a SMS do všech sítí po 1,10 Kč**.

O všech akcích a ještě mnohem více se dozvíte na našem portále family.cdt.cz, nebo nám zavolejte na zákaznické centrum **972 111 333** a poradte se s našimi operátory.





# Železniční proměny (30.)

## Železniční uzel Plzeň 2. část

Dokončení z minulého čísla

Modernizace plzeňského uzlu zahájena v roce 2011 a rozdělena do šesti etap se již přiblížila ke svému konci.



V současné době probíhá stavba „Uzel Plzeň 5“ stavba Lobzy – Koterov“, při které bylo odstraněno bývalé seřadovací nádraží Koterov. V dubnu 2022 byla zrušena zastávka Plzeň-Koterov, kterou nahradila nedaleko ležící nová zastávka Plzeň-Slovany. Při této stavbě dochází k zárodku nového silničního tunelu při křížení železniční trati s budoucí silnicí I/20, přičemž v budoucnu již nebude omezen provoz vlaků. Dalším důsledkem této stavby je nové uspořádání kolejí ve stanicích Plzeň-Koterov. Vznikly zde dvě hlavní a dvě předjízdny koleje. Původní stanice se

v Plzni pobočku slévárny a strojírny, kterou sem předtím přestěhoval z nedalekého Sedlce, a to ze zřejmého důvodu, resp. očekávání, že se Plzeň stane významným železničním uzlem. V roce 1866 přichází na místo vrchního inženýra do Valdštejnovy továrny plzeňský rodák Ing. Emil Škoda a v roce 1869 továrnu od něj jako podnikatel odkupuje. V té době v továrně pracovalo již 150 dělníků. Závod se postupně rozšiřuje. V roce 1871 zahajuje výrobu nová slévárna železa a kovu. Rok poté vyrostla nová strojírenská hala. Od roku 1882 stojí nová kovárna a v roce 1886 je založena moderní ocelárna. V roce 1886 je stará továrna napojena vlečkou na státní dráhu Vídeň – Cheb, což umožnilo přepravovat těžké odlitky i do zahraničí. V místě napojení vlečky stavi Škoda v roce 1889 první objekty na dnešním teritoriu zá-

ději přibýly také zbraně. Z různých zajímavých výrobků můžeme jmenovat například odlitky pro elektrárnu na Niagarských vodopádech, prvky pro zdyždla Suezského průplavu, rozměrné součásti pro mnohé námořní lodě a velmi těžké odlitky pro rozličné účely. V roce 1914 měly Škodovy závody už asi deset tisíc zaměstnanců. Před 1. světovou válkou se Škodovy závody staly největší zbrojovkou Rakouska-Uherska. Dodávaly především těžká děla a munici. Nedaleko Plzně v Bolevci vznikla také muniční továrna, kde v roce 1917 nastal ohromný devastující výbuch. Událost se později stala námětem románu Krakatit od autora Karla Čapka.

Po skončení války a vzniku Československa firma ztratila velkou část odbytišť a hrozil jí reálný krach. Od toho ho zachránil jak kapitálový vstup fran-



Nakládková vlaková souprava na bývalém seřadovacím nádraží Plzeň-Koterov

Foto: Libor Lorenc

tak opět proměnila na výhybnu s několika odbočkami na vlečky například do chemické továrny Overlack s r.o. aj.

### Plzeňská Škodovka a její vlečky

Jedním z podniků, který měl nezanedbatelný vliv na rozvoj plzeňského železničního uzlu a samotného města Plzeň, se stala firma Škoda.

Hrabě Valdštejn založil v roce 1859

vodu. V roce 1899 dochází k založení podniku akciové závody Škoda. V roce 1900 umírá zakladatel Ing. Emil Škoda. V té době již ve Škodovce pracovalo 3 211 dělníků a asi 250 úředníků. V roce 1909 byla původní Valdštejnova strojírna zcela opuštěna. Ve Škodovce se v době před 1. světovou válkou vyráběly zařízení pro cukrovary, pivovary, lihovary, parní stroje, ke kterým poz-

couzské zbrojovky Schneider, tak i nalezení nového uplatnění v těžkém strojírenství a výrobě dopravní techniky. Svůj výrobní program firma rozšířila o lokomotivy, automobily nebo celky pro lodě. V roce 1921 vzniká elektrotechnický závod v Doudlevcích. Koncem dvacátých let 20. století zaměstnávala v několika závodech a dceřiných společnostech více než 35 000 lidí. V roce 1925 zakoupila mladoboleslavskou automobilku Laurin & Klement, v roce 1929 pražskou leteckou továrnu Avia a zároveň začala budovat komplex továren na zbrojní výrobu v Dubnici nad Váhom. Koncernu patřily i rudné doly, hnědouhelné doly v oblasti Mostecká a elektrárny. Od roku 1923 firma své výrobky označovala novou ochrannou známkou – okřídleným šípem v kruhu. Za 2. světové války se společnost stala součástí nacistické vojenské výroby a během války byla několikrát bombardována, přičemž nejsilnější nálet v dubnu 1945 zničil plzeňskou továrnu z více než 70 %.

Po válce byl koncern zestátněn a automobilka, zbrojovka i letecká továrna a další byly odděleny od plzeňského podniku tak, aby se ten mohl věnovat zejména těžkému, investičnímu a dopravnímu strojírenství. V roce 1951 došlo na přejmenování



Pohled na areál Škodových závodů s vlečkou ve 30. letech 20. století

Sbírka: Libor Lorenc



Rotor „těžného“ motoru byl v roce 1931 z Plzně do Dolu Alexandr přepravován samozřejmě po železnici.

Foto: SOA Plzeň, Fond Škoda Plzeň – fotografická dokumentace

podniku na Závody V. I. Lenina (ZVIL). V roce 1965 jsme se opět vrátili ke značce Škoda. V těchto letech se mohutně rozvíjely dodávky dopravní techniky elektrických lokomotiv, trolejbusů, strojních a investičních celků, technologie pro cukrovary, lihovary, pivovary, rafinérie, obráběcích strojů, tabákových strojů, energetických kotlů, jaderných reaktorů, turbín, generátorů, transformátorů apod. Největším odběratelem byly země RVHP. Jenom do Sovětského svazu bylo v období 1957 až 1989 vyvezeno více než 2 400 lokomotiv. Výrazná část exportu však mířila i do nesocialistických států Evropy, Asie, Afriky i Ameriky, a to zejména prostřednictvím podniku zahraničního obchodu Škodaexport – dodavatele výše zmíněných investičních celků.

Po roce 1990 prošel podnik Škoda složitým vývojem. Dnes lze za jeho přímého nástupce považovat společnost Škoda Transportation, ale v areálu jsou zastoupeny i jiné podniky, které souvisejí s předchozím vývojem podniku například Škoda Electric, Škoda JS a jiné.

Na závěr bych rád připomněl přepravu známého plzeňského piva, jehož přepravu na delší vzdálenosti umožnila právě železnice. K plynulému odbavování dodávek nejen piva, ale také dodávkám surovin a nejrůznějšího materiálu pro chod pivovaru byla v roce 1880 zřízena závodní vlečka do Měšťanského pivovaru a byla spojena s plzeňským nádražím.

Text: Libor Lorenc



Grafika: Milan Koska

### Foto měsíce



„Noční byla dřina, ale už jedeme domů.“ Snímek retro „laminátek“ pořídil před úsvitem 21. července 2022 ve Veselí nad Lužnicí Václav Šimek a my jsme se rozhodli ho vybrat jako listopadové foto měsíce.