

# Cargovák



## Úvodní sloupek

**V**ážené kolegyně a kolegové, vážení čtenáři,

po několika letech jsme se rozhodli pro malou inovaci v podobě změny layoutu našeho magazínu Cargovák. Obsah zůstává beze změn, těšit se můžete na zajímavé rozhovory, informace z provozu nebo o zajímavých obchodních případech. Chybět samozřejmě nebudou ani další pravidelné rubriky – budeme pokračovat v představování útvarů generálního ředitelství ČD Cargo, seznamovat vás budeme s novinkami ze zahraničí, informovat o aktivitách našich zahraničních dceřiných společností a poboček. Poslední strana časopisu bude tradičně patřit volnočasovému čtení. Cestovat po světě lze v současné době už bez omezení, tak oblíbený seriál proměny prostřídáme se zajímavými cestopisy, samozřejmě s dopravními náměty. Obměny se tak dočká především grafická podoba magazínu. Chceme, aby byl modernější, vzdušnější a se zajímavými fotografiemi

a poutavou grafikou. I nadále budeme pokračovat ve vydávání Cargováku v německé jazykové mutaci.

Věříme, že se vám nová podoba magazínu Cargovák bude líbit a budeme rádi za zpětnou vazbu. Nejen k nové grafické podobě, ale poměrně často zaznamenáváme i stížnosti, že Cargovák nemáte v papírové podobě k dispozici. Pokud tomu tak je, určitě se na nás obraťte a pokusíme se sjednat nápravu. A jako každoročně bych i na začátku letošního roku chtěl apelovat na všechny čtenáře, aby nám s tvorbou magazínu pomohli. V provozu se dějí zajímavé věci, tak nám o nich dejte vědět. Snad každý má dnes chytrý telefon umožňující pořídit kvalitní fotografie, pošlete nám je, my je doplníme krátkým textem a zveřejníme, proto jsme zavedli rubriku „Zajímavosti z provozu“. Uvítáme samozřejmě i jiné příspěvky.

Příjemné čtení

MICHAL ROH

## Obsah

### Jak jsme si vedli v roce 2022

02

Z pohledu přepravených tun nepatřil rok 2022 k těm nejhorším. Významnou měrou se na tom podílela zvýšená poptávka po přepravě hnědého uhlí nejen do elektráren a tepláren, ale i pro maloodběratele. Dařilo se však i v jiných komoditách a také našim zahraničním pobočkám.



### Moderní technologie překládky

05

V železniční stanici Praha-Libeň byla prezentována technologie boční překládky kontejneru mezi silničním nosičem a železničním nákladním vozem. Předváděný mechanismus vznikl z iniciativy firmy TRAK IMS s.r.o.



Flotila lokomotiv ČD Cargo řady 742.71 (Effishunter 1000M) modernizovaných firmou CZ LOKO je v tuto chvíli kompletní a čítá 50 strojů. Setkat se s nimi můžeme na posunu i v čele manipulačních vlaků ve všech provozních jednotkách s výjimkou PJ Brno, v jejímž obvodu jsou nasazovány lokomotivy řady 744 také z CZ LOKO. FOTO: MICHAL ROH ML.

**I** přes všechny nepříznivé okolnosti se společnosti ČD Cargo podařilo, podle předběžných statistik, přepravit přibližně 62 mil. tun zboží, což je o více než půl milionu tun více, než v roce 2021. Největší podíl na tomto meziročním nárůstu měl zvýšený zájem o přepravy hnědého uhlí a také strategických kapalných pohonných hmot.

Z nepříznivých okolností musíme zmínit zejména válečný konflikt na Ukrajině, kterému se věnujeme v samostatném článku, energetickou krizi a raketový nárůst cen snad téměř všech nákladových vstupů. Růst nákladů má však dopad nejen na ČD Cargo, ale samozřejmě i na naše zákazníky, neboť zásadně ovlivňuje výrobní objemy. Ale pojďme po pořádku. V roce 2022 jsme přepravili více než 10,5 mil. tun **hnědého uhlí**, což je o více než 3 mil. tun více než v letech 2021 a 2020. V souvislosti s vysokými cenami zemního plynu se řada tepláren vrátila ke spalování hnědého uhlí (například teplárna Tábor) a i obyvatelé České republiky se stále více obrací k tradičním zdrojům energie. Potvrzuje to zájem snad všech uhelných skladů. Ze zajímavých přeprav můžeme v této souvislosti zmínit například přepravu uhlí do Straškovy, kam pravidelné nákladní vlaky nejezdí již řadu let. Zvýšená poptávka po přepravách hnědého uhlí si vyžádala přijetí celé řady opatření k jejich úspěšné realizaci.

Oproti tomu **černého uhlí a koksu** jsme přepravili méně, než v roce 2021, konkrétně necelých 5 mil. tun. Objemy přeprav byly negativně ovlivněny zákazem dovozu a tranzitu ruského uhlí přes Polsko i omezením dovozu přes běloruské přechody. Výrazně omezen byl i dovoz energetického uhlí z Polska, neboť polské šachty v souvislosti s energetickou krizí jednoznačně preferovaly polské odběratele a na export byla určena pouze minimální část produkce. Tuzemské hutě a koksovny tak začaly hledat alternativní zdroje tohoto paliva. Od ledna jsme proto realizovali přepravy černého uhlí z Austrálie, v jednom případě dokonce v kombinaci s říční dopravou po Labi, na podzim jsme pak ve spolupráci s německou pobočkou a s dceřinou společností CD Cargo Poland odvezli několik ucelených uhelných vlaků z Amsterodamu na Ostravsko.

S pevnými palivy úzce souvisí další obor, a to je **hutnictví**. Zatímco počátek roku se nesl na vlně konjunktury a zvýšeného zájmu o hutní výrobky, závěr roku už tak radostný nebyl. První měsíce roku 2022 působila značné problémy nejistota ohledně těžby rudy ve válkou zasažených oblastech Ukrajiny, dodávky však nebyly přerušeny a realizovaly se ještě ve větší míře. V červenci však došlo k odstávce jedné ze dvou vysokých pecí v Liberty a na konci září k poruše výklopníku v Třineckých železárnách.



Bez cisternových vozů ČD Cargo si dnes lze přepravy pohonných hmot do České republiky představit jen těžko. FOTO: MICHAL ROH

## Jak jsme si vedli v roce 2022

Téměř po celý rok si stabilní úroveň udržovaly přepravy železného šrotu. V komoditě se podařilo realizovat i celou řadu nových přeprav – předvkládů z Koperu do Ostravy, kolejnic z Třince do Rijeky apod.

**Stavebnin** jsme přepravili 2,3 mil. tun a situace v této komoditě byla po celý rok stabilní. Pouze ke konci roku se již v přepravách cementu začala mírně projevovala recese stavební výroby. Oproti tomu narostly přepravy odsiřovacích vápenců do elektráren. I přes krizi ve sklářském průmyslu se nám podařilo udržet přepravy sklářských písků do Polska. ČD Cargo se také aktivně účastnilo přeprav na výluky, mimo jiné na významnou výluku na koridorové trati u Velimi. Nové byly také přepravy odpadních zemin z Přerova a Chocně k uložení na skládku v Mydlovarech realizované v druhé polovině roku. Za rok 2022 jsme převezli téměř 5 mil. tun **dřeva a papírenských výrobků**. Podobně jako v předešlých letech jsme se podíleli na odvozu dřeva z kalamitou postižených lesů. Velké objemy dřeva byly odváženy z Podkrkonoší, z Pošumaví, Českého lesa a Krušných

hor. Nákladní dopravou tak znovu ožila například horská trať Chomutov – Vejprty. Z důvodu přeplnění kolejiště vlečky ve společnosti Lenzing Paskov musel být na podzim vyhlášen zákaz nakládky.

Také **chemických výrobků a zejména kapalných paliv** jsme v loňském roce přepravili o 100 tisíc tun více, než v roce 2021. Dovozy PHM probíhaly podle plánu, velké problémy však působila nedostatečná kapacita tratě v labském údolí do Drážďan a částečně i vysoký správkový stav cisternových vozů. Stabilní byly i přepravy leteckého paliva na pražské letiště. Uskutečnila se také řada nových přeprav, například biosložek z Německa do Mostu. Znovu jsme získali přepravy plynů z Rakouska do Polska v tranzitu přes Českou republiku. Na počátku roku byl obchod s obilím realizován pouze v omezeném rozsahu. Čekalo se na další vývoj na trhu. To se samozřejmě projevilo i na výsledcích v komoditě **potravin a zemědělských produktů**. Realizovány byly spotové přepravy cukru, vývoz řepného semínka z různých stanic v České republice a další obchodní

případy. Velkou výzvou pak bylo zajištění přepravy obilí z Ukrajiny. O tom, jak se je podařilo zrealizovat, si budete moct přečíst v dalším čísle. V září byla tradičně zahájena přeprava cukrové řepy do Hrušovan nad Jevišovkou, včetně dodávek ze Slovenska dopravcem CD Cargo Slovakia, bohužel úroda nebyla vloni příliš dobrá. V konkurenčním boji jsme bohužel ztratili přepravy nápojů z Prahy do Maďarska.

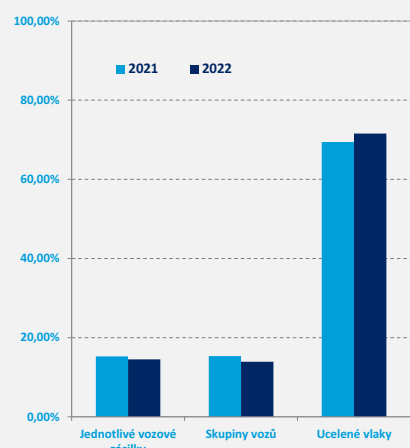
**Kombinovaná doprava** byla i v roce 2022 ovlivněna dozívající pandemií nemoci Covid-19. Dlouhotrvající omezení v čínských přístavech, pozvolné ochlazení obchodních vztahů s Čínskou republikou, změny zbožíových toků – to vše mělo vliv na objem přepravy kontejnerů. Prohloubili jsme vztahy s operátorem Metrans a zahájili vozbu části vlaků z Prahy, resp. České Třebové do Hamburku v celé trase lokomotivou ČD Cargo a s využitím strojvedoucích naší německé pobočky. V srpnu přijel první intermodální vlak operátora MSC do nového terminálu v Mošnově. Tyto přepravy byly dříve realizovány přes terminál PKP CI v Paškově, včetně vozby. Ani pro **automobilový průmysl** nebyl loňský rok jednoduchý. S válečným konfliktem úzce souvisí ukončení přeprav rozložených automobilů v kontejnerech z Mladé Boleslavi do montážních závodů v Rusku a omezení přeprav do ukrajinského Solomonova. Výkony v komoditě automotive ovlivnil i požár v Mladé Boleslavi a také nedostatek některých výrobních komponentů. Automobily Škoda byly z výrobních závodů rozváženy do externích skladů po celé České republice. Velkým problémem byla i již zmíněná nedostatečná kapacita hraniční tratě labským údolím přes Děčín do Německa. S tím související nekvalita byla příčinou přesměrování některých přeprav ze Slovenska do Německa přes Rakousko a také důvodem ztráty některých přeprav.

V komoditě **ostatní** výrazně narostly vojenské přepravy, ať už související s válečným konfliktem na Ukrajině, tak přepravy na vojenská cvičení v Pobaltí nebo tuzemské přesuny vojáků a vojenské techniky. Naopak mírně poklesla přeprava poštovních zásilek, která byla v průběhu roku ovlivněna rozsáhlou výlukou u Bezpráví. Odvezli jsme několik transformátorů a nádob na vyhořelé jaderné palivo. K velmi zajímavým přepravám patřil převoz nových jednotek varšavského metra realizovaný ve spolupráci s dopravcem CD Cargo Poland.

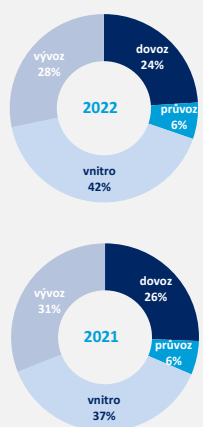
MICHAL ROH  
GRAF: LEONA PECKOVÁ

## Podíl přeprav ČD Cargo, a.s.

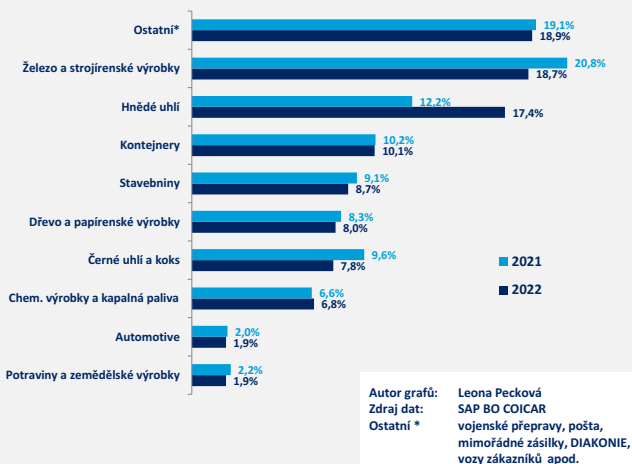
### Podle typu zásilky



### Podle druhu přepravy



### Podle jednotlivých komodit



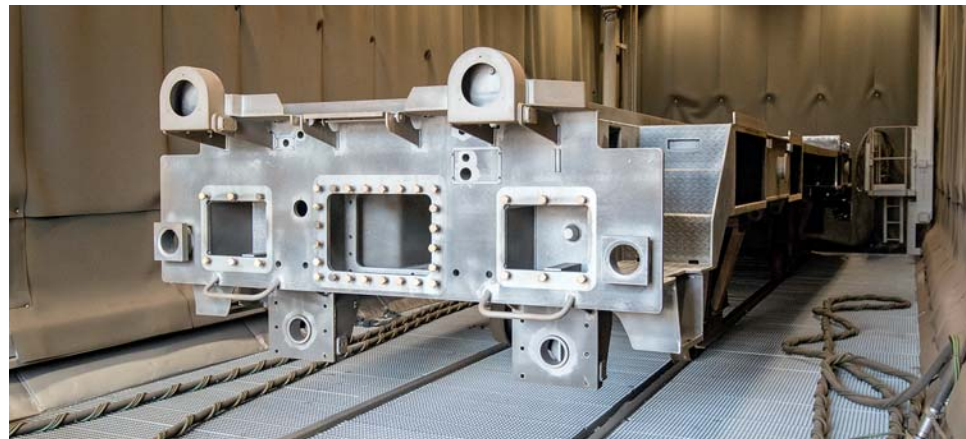
Autor grafů: Leona Pecková  
Zdroj dat: SAP BO COICAR  
Ostatní\*: vojenské přepravy, pošta, mimořádné zásilky, DIAKONIE, vozy zákazníků apod.

# ČD Cargo převzalo padesátou lokomotivu 742.71 (EffiShunter 1000M)

**S**poločnosť ČD Cargo drží dlhodobě nadpoloviční podíl v nákladní dopravě na české železnici. Stále větší význam ovšem získává napříč celou Evropou, kde prostřednictvím dceřiných společností působí v dalších šesti zemích. Udržení přední pozice na dynamicky se rozvíjícím trhu přitom není jednoduché. Poslední roky dokazují, že nepostradatelnou roli v tomto ohledu tvoří investice do nových technologií, které umožňují být krok před konkurencí. Za takovou investici můžeme považovat zakázku na modernizaci 50 lokomotiv řady 742.71, dokončenou firmou CZ LOKO začátkem prosince 2022.

## Série 742.71

V dubnu 2018 se ČD Cargo pokusilo o omlazení části flotily lokomotiv 742 znovu, když vyhlásilo výběrové řízení na modernizaci až 50 strojů této řady. Vítězem soutěže se stala společnost CZ LOKO, která pro splnění zadávacích podmínek vyvinula zcela nový typ EffiShunter 1000M. Ten částečně navazoval na dříve prováděné modernizace řad 741.7, 723.7 a částečně vycházel z nově vyráběných lokomotiv EffiShunter 1000 (řada 744.1), přičemž Drážní úřad této sérii přidělil řadové označení 742.71. První fází projektu se stala stavba lokomotivy 742.711, která byla veřejnosti představena 1. dubna 2019 na akci Den s CZ LOKO v České Třebové. Následoval pětiletý zkušební pro-



Repasi podvozků a povrchovou úpravu hlavního rámu provádí CZ LOKO v České Třebové. Na snímku je upravený hlavní rám lokomotivy řady 742.71 po závěrečném otryskání připravený k přistavení do lakovny.

FOTO: DALIBOR PALKO

drže dochází k úpravě profilu a dosazení snímačů hladiny paliva. Nádrž nově nese také dopplerův radar a čtečku balíz ETCS. Na hlavní rám jsou umístěny nově vyráběné komponenty, situované do tzv. paketů. Jde o bloky, které je možné v průběhu životnosti vozidla měnit za nové. V čele přední (delší) kapoty se nachází blok pneumatické výzbroje, která kromě jiného obsahuje lamelový kompresor Mattei M86) se sušičkou vzduchu. Dále je pod přední kapotou ventilátor chlazení trakčních motorů předního podvozku a elektrický rozvaděč R3. Úkolem elektrického rozvaděče R3 je napájení budícího vinutí trakčního alternátoru, elektromotorů pomocných pohonů, zásuvek 230 V AC a dobíjení akumulátorové ba-

ukrývá vysokonapěťový elektrický rozvaděč, blok elektrodynamické brzdy a ventilátor chlazení druhého podvozku. Další komponenty jsou společně s inventářem uloženy v kapsách hlavního rámu. Přenos výkonu je nově elektrický střídavě-stejnosměrný (AC/DC), kdy trakční alternátor prostřednictvím diodového trakčního usměrňovače napájí čtveřici stejnosměrných trakčních motorů TE 015. Lokomotivy jsou rovněž vybaveny mobilní částí evropského zabezpečovače ETCS typu EBI Cab 2000 od společnosti Bombardier (dnes Alstom). Zařízení je dodáváno v režimu switch-off, kdy je vypnuté a všechny jeho vodiče odpojené tak, aby zařízení nemohlo zasahovat do řízení. Příležitostně bylo toto zařízení zapínáno pouze



15. prosince 2022 byl jubilejní stroj s číslem 060 nasazený na vozbu manipulačních vlaků mezi Českou Třebovou a Borovou u Poličky. FOTO: MICHAL ROH ML.

## Prototyp 742.701

Pozitivní zkušenosti s řadou 753.7 modernizovanou společností CZ LOKO přivedly ČD Cargo k myšlence postupovat podobnou cestou i v případě posunovacích lokomotiv, mezi kterými převládá řada 742. Celková modernizace měla odstranit hlavní neduhy v podobě zhoršených rozhledových poměrů, nedostatku kvalitních náhradních dílů, vysoké spotřeby nafty a oleje. Přidanou hodnotou měl být vyšší výkon 1 000 kW, maximální rychlost 100 km/h a vlahkový zabezpečovače Mirel VZ1 proto, aby byla lokomotiva schopná plnohodnotné traťové služby. V případě údržby pak této variantě hrála do karet příbuznost s řadou 753.7 v motorové části a zachování unifikovaného pojezdu ČKD. Vzájemná jednání mezi ČD Cargo a CZ LOKO vedla k odprodeji několika vyřazených lokomotiv řady 742. Jako první byla do dílen v České Třebové přistavena lokomotiva 742.306, která se v nové podobě pod označením 742.701 představila veřejnosti na železničním veletrhu Czech Raildays 2010 v Ostravě. Šlo přitom o druhou lokomotivu 742.701, která se zde pod tímto označením objevila. První byla mezi tím přeznačena na řadu 741.7 a později prodána do Itálie.

Modernizovaná lokomotiva 742.701 byla přidělena SOKV Ostrava, které ji nasazovalo v různých lokalitách tak, aby byly její vlastnosti ověřeny na co nejširším spektru výkonů. V počátcích provozu se ovšem projevila jako značně nespolehlivá. Příčinou se podařilo odstranit až výměnou řídicího systému. Vzhledem k tomu, že následný provoz probíhal bez větších potíží, měla lokomotiva 742.701 posloužit zároveň jako vzor pro modernizaci dalších pěti strojů. Z procesních důvodů však nakonec k jejich převzetí ze strany ČD Cargo nedošlo. Modernizované lokomotivy tak zůstaly v majetku výrobce, který je dále poskytoval dalším dopravcům prostřednictvím pronájmu. S lokomotivou 742.701 se dnes můžeme setkat v obvodu Provozní jednotky Brno – v Otrokovicích nebo na Břeclavsku.

voz pod pražskou provozní jednotkou. Na základě vyhodnocení zkušebního provozu bylo přistoupeno ke druhé fázi projektu spočívající ve spuštění sériových modernizací. Smlouva přitom garantovala odebrání 30 lokomotiv z padesáti objednaných. Zbýlých 20 bylo součástí (později uplatněné) opce. Lokomotivy typu EffiShunter 1000M od čísla 742.712 byly od března 2020 přidělovány provozním jednotkám České Budějovice, Ústí nad Labem, Ostrava a Praha.

## Technický popis

V průběhu modernizace je z původní lokomotivy zachován pouze hlavní rám, podvozková a palivová nádrž. I v případě těchto komponentů ovšem dochází k řadě úprav. V případě podvozků jsou dosazeny nápravy s monoblokovými koly, protismykové zařízení, nové snímače otáček a smetadla překážek. U hlavního rámu dochází k úpravě čelníků, nástupních schůdků a vytvoření nových kapes. Za nárazníky jsou nově dosazeny deformační prvky chránící rám v případě nárazu do překážky. U palivové ná-



S EffiShuntery 1000M ČD Cargo se dnes můžeme setkat téměř po celé České republice. 26. ledna 2021 zachytil Jindřich Volf u automatického hradla Branický pivovar lokomotivu 742.722 nasazenou při napěťové výluce na vlak Nex 60115 Plzeň – Ostrava-Kunčice. FOTO: JINDŘICH VOLF



Montáž lokomotivy řady 742.71, konkrétně uložení motorgenerátoru společně s blokem chlazení spalovacího motoru, ve výrobním závodě společnosti CZ LOKO v Jihlavě. FOTO: DALIBOR PALKO

terie. Za nimi je na hlavním rámu umístěn blok chlazení spalovacího motoru. Na samostatném mezirámu je pak motorgenerátor složený ze spalovacího motoru CAT 3508C a trakčního alternátoru Siemens 1FC2 560-6. Následuje kabina strojvedoucího a krátký představek, který

na vybraných lokomotivách za účelem zkoušek, které probíhaly nejprve na experimentální základně VUZ Velim a poté v rámci ověřovacího provozu na veřejné železniční síti Správy železnic. Ověřovací provoz probíhal v období od června do srpna 2022 v Ostravě a okolí s lokomotivami 742.711 – 714. Na základě jeho vyhodnocení byla podána žádost o schválení vozidla pro provoz s ETCS v režimu switch-on k Evropské železniční agentuře (ERA).

## 742.760

K předání padesáté lokomotivy EffiShunter 1000M, stroje 742.760, došlo začátkem prosince v českotřebovské provozovně CZ LOKO. Lokomotivu lze na první pohled odlišit od ostatních především díky specifickému barevnému schématu, který je doplněn jubilejními logy. Výjimečnost lokomotivy přitom dokládají také transparenty umístěné na zábradlí. Lokomotiva je od prvního dne ve službách ČD Cargo nasazena v obvodu Provozní jednotky Česká Třebová – na posunu a při vozbě manipulačních vlaků. Symbolicky tedy slouží nedaleko závodu, kde byla modernizována.

DALIBOR PALKO

# Představujeme útvary generálního ředitelství ČD Cargo (11.)

## Odbor bezpečnosti (O30)

**O** Obecné téma bezpečnosti je v posledních měsících, vzhledem k stále probíhající válce na Ukrajině, stále častěji probíraným tématem nejen ve světě, ale i na úrovni mikroekonomie, konkrétně tedy ve firemním prostředí. Co všechno spadá do působnosti odboru bezpečnosti a jaké jsou hlavní úkoly našeho O30 se dozvíme v dnešním díle mini-seriálu o útvarech generálního ředitelství.

Pracovní tým se skládá celkem z deseti zaměstnanců. Přesto, že se nejedná o velkou skupinu, každý z nich má velmi důležitou roli nesoucí s sebou i kus zodpovědné práce. Na úrovni ČD Cargo pracovníci z O30 spolupracují s celou řadou zaměstnanců od vrcholového managementu až po výkonnou úroveň. Alfou i omegou úspěšné spolupráce je otevřená komunikace a přímé jednání. Tím nedochází k zbytečným nedorozuměním a komunikačnímu šumu. Odbor bezpečnosti nabízí všem „otevřené dveře“, kdokoliv si sem může přijít pro radu, ať už se jedná o osobní bezpečnost, IT bezpečnost, či bezpečnost na provozních pracovištích.

### Bezpečnostní agentury v praxi

Odbor bezpečnosti se ve spolupráci s odborem podpory prodeje mimo jiné zabývá plánováním



Hybridní (čipová) karta při použití dvoufaktorové autentizace do počítače

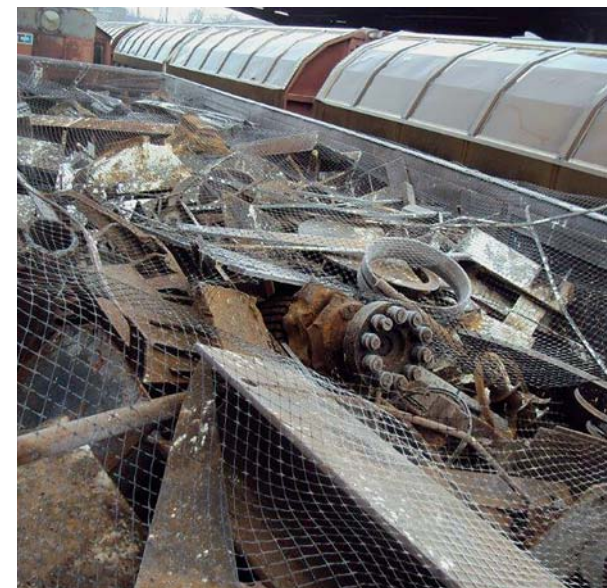
FOTO: MICHALA GRÜNBAUM

a kontrolou činnosti bezpečnostní agentury v těch lokalitách, kde je potenciální hrozba krádeže majetku ČD Cargo nebo majetku našich zákazníků. Na základě průběžného vyhodnocování pracovníci z O30 zajišťují i budování ka-

merových systémů ve vybraných lokalitách. Z této krimi oblasti rozhodně stojí za zmínku například dvě události z minulého roku, při jejichž řešení zasahovala i Policie České republiky.

- První z mimořádných událostí nastala 9. června 2022 v SOKV Ústí nad Labem, kde se do vagonu vloupli pachatelé (drogově závislí muži) rozbitím okna. Bezpečnostní agentura včas zasáhla a muži se vylekáni rozutekli pryč. Ve vozu nikdo dále nepobýval. O necelé dvě hodiny později šla bezpečnostní agentura vozy opět zkontrolovat. Při kontrole byla nalezena v jednom z vozů střelná zbraň. Ta byla okamžitě zajištěna a byla přivolána Policie ČR. Mezi tím si jeden z bezpečnostních hlídačů všiml, že se pachatel vrací zpět do vagonu na místo, kde zapomněl zbraň. Jakmile pachatel spatřil ostrahu, dal se na útěk. Bohužel nereagoval na žádné výzvy k zastavení, proto byl vypálen varovný výstřel, po kterém se muž zastavil a vzdal se. Oba muži byli předáni hlídce Policie ČR i se zajištěnou střelnou zbraní.

- Druhá z mimořádných událostí se stala 19. září 2022 v SOKV Ústí nad Labem. Hlídce bezpečnostní agentury volal strojvedoucí, že v kolejišti zahlédl dvě osoby, které kradou kabely ze země vedle kolejí. Bezpečnostní agentura okamžitě vyrazila na místo a při kontrole zjistila, že dva pachatelé (romské národnosti) řezali a vyťahovali kabely ze země. Při záchytu jeden z pachatelů vytáhl nůž a začal se s ním ohánět. Ostraha měla k dispozici i hlídačů psa, který nakonec oba pachatele zneškodnil. Pachatelé byli poté předáni Policii ČR.



Poškození sítě vozu loženého železným šrotem

FOTO: ARCHIV ČD CARGO

### IT bezpečnost

IT bezpečnost souvisí s vydáváním služebních průkazů a vstupních karet zaměstnancům ČD Cargo. Pod tento odbor také spadá vojensko-personální evidence zaměstnanců pro potřeby vojenské správy. Dnes je to již tři a půl roku, kdy se „na stole“ objevila nová myšlenka tzv. hybridních karet. V létě roku 2019 to byl pouhý nápad, nyní je to realita, s kterou se může setkat už celá řada zaměstnanců. Hybridní karty fungují na principu vstupních karet a jsou zároveň propojeny (prostřednictvím čipu) s vaším počítačem. Za touto novinkou stojí nejen odbor bezpečnosti, ale i odbor procesního inženýringu (O20).

Pro další doplnění a o zodpovězení několika otázek jsem požádala bezpečnostního ředitele, pana Ing. Marka Hejduka.

### ► Jak byste zhodnotil svoje dosavadní působení v pozici ředitele odboru bezpečnosti?

To je velmi těžká otázka a bude těžké na ni odpovědět. Jsem velmi rád, že mohu pracovat v tak kompaktním a vstřícném kolektivu a podle mne i v korektním a kolegiálním prostředí naší společnosti. Hodnocení mého dosavadního působení v ČD Cargo však musím nechat na svých nadřízených ☺.

### ► Změnilo se od Vašeho nástupu do této pozice něco zásadního?

Za první zásadní změnu považuji vnímání přístupu k bezpečnosti v obecné rovině. Od počátku jsme se snažili o úpravu vstupních procedur a přístupů na pracoviště ČD Cargo. Naším cílem je optimalizace objektové bezpečnosti provozních pracovišť. V tříletém režimu se snažíme o výběr vhodné bezpečnostní agentury a následně o pravidelnou kontrolu úrovně její činnosti. Ruku v ruce s tím souvisí snížení škod na majetku společnosti především formou prevence a odhadem zájmu o komodity, které mohou být odcizovány. V současné době je největším rizikem krádež přepravovaného kovového šrotu a kovového materiálu z likvidovaných hnacích vozidel a železničních nákladních vozů.

► S probíhající válkou na Ukrajině je bezpečnost hlavním tématem napříč spektrem. Přijímáte v této souvislosti nějaká konkrétní opatření, která by vedla k vyššímu zabezpečení naší společnosti? Jaká jsou potenciální bezpečnostní rizika, se kterými se můžeme nyní setkat?



Ing. Marek Hejduk, bezpečnostní ředitel

FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Velkým rizikem spojeným se současnou nelehkou bezpečnostní situací v Evropě je především riziko hackerských útoků na IT infrastrukturu společnosti, a to v celém segmentu železniční dopravy. Zatím jsme se cílem útoku z venku nestali, ale... V této oblasti jsme v kontaktu s odbory bezpečnosti ve Skupině ČD, se Správou železnic i s bezpečnostními složkami Ministerstva dopravy České republiky. Jsem si jistý, že kdyby k útoku přeci jen došlo, budeme informace sdílet navzájem. Také jsme v úzkém kontaktu se složkami Policie České republiky, které by případný útok šetřily. V ohledu spolupráce a sdílení všech informací byla pro nás školou i pandemie Covid-19.

### ► Část Vašeho týmu pracuje na pravidelných bezpečnostních kontrolních prohlídkách. Na co přesně jsou tyto kontroly zaměřené?

Ve společnosti ČD Cargo byly provedeny penetrační testy a jejich vyhodnocení bude společnosti prezentováno v nejbližší době. V době zveřejnění tohoto článku již bude určité známo. Naše společnost nedopadla zle, bezpečnostní povědomí našich zaměstnanců je na dobré úrovni. Samozřejmě, lze se dále zlepšovat a zvyšovat odolnost společnosti proti kyberútokům, útokům sociálním inženýrstvím a v neposlední řadě i zvýšením povědomí o politice čistého stolu. Jsme společností, která svým významem plní i úkoly státu na přepravu citlivého materiálu. Společnost je podle zákona o utajovaných skutečnostech v režimu „důvěrně“ a navíc musí splňovat podmínky podle zákona o kybernetické bezpečnosti. Tomu odpovídá i dokumentace, a to nebudu ani zmiňovat případný zájem konkurence o naše údaje, smlouvy, výsledky apod. Také bych tady rád zmínil, že případné kontroly pracovního a IT prostoru nemají za cíl jakýmkoli způsobem stresovat naše kolegy, či je pranýřovat, ale působit tak, abychom si všichni uvědomili, jak je ochrana hodnot nejen společnosti, ale i naše, důležitá.

### ► Na co by se měl každý zaměstnanec nejvíce soustředit s ohledem na dodržování zásad bezpečnosti úniku informací?

V této souvislosti bych byl moc rád, aby každý jednotlivec dodržoval obecné zásady nakládání s údaji společnosti. Aby zbytečně nenechával přístupné materiály po odchodu z pracoviště. Důležitou součástí každého „čistého stolu“ je ukládání přihlašovacích hesel, případně i osobních cenných věcí, peněz, dokumentů apod.

do zabezpečeného prostoru – nikoliv nechráněné a přítomným na očích. V IT prostoru kontrolovat pečlivě poštu, co a kam posíláme, co přichází na naše stránky, jaká média používáme apod. Protože tu není prostor na výčet situací, ať v osobní či virtuální rovině, jsem vám já i každý kolega z odboru bezpečnosti kdykoliv nápomocen při konzultaci či řešení konkrétní situace. Tady bych si dovilil zmínit, že i v osobním životě bychom měli být opatrní na to, co přijímáme a odesíláme v elektronickém prostoru, co o sobě, nebo našich blízkých sdílíme na sociálních sítích.

### ► Jaké novinky jste zavedli?

V současné době je zaváděna dvoufaktorová autentizace pro vstup do prostředí společnosti ČD Cargo. Už zde bylo zmíněno, že se jedná o tzv. hybridní karty, které mají sloužit jako vstupní pro příchod a odchod z pracoviště. Dalším (a pro bezpečnost zásadním) úkolem této karty je přihlášení do služebního počítače. Rád bych zmínil, že tato novinka není lehká pro nás, ani pro těsně spolupracující O20, v době migrace společnosti ČD Cargo. Vydávání karet je pomalý a zdoluhavý proces, který s sebou nese i občasné problémy. Nyní se například potýkáme s problematickou kvalitou u čipových karet. Vše má svá pro i proti. Věřím, že používání karet je pro některé uživatele více obtěžující, ale bohužel s ohledem na charakter naší společnosti je toto řešení nutností. Na druhou stranu jsem přesvědčený, že máme mezi sebou tolerantní kolegy, kteří to chápou. Pracovníci v Lighthouse jsou plně vybaveni těmito kartami, nyní přijdou na řadu jednotlivé JOS. Děkuji za rozhovor.

MICHALA GRÜNBAUM

# Nové možnosti spolupráce železnice a silnice

## Prezentace boční překládky mezi silničním nosičem a železničním vozem v Praze-Libni

**P** Ve středu 9. listopadu 2022 se na VNPK v Praze-Libni uskutečnila z iniciativy firmy TRAK IMS s.r.o. a ČD Cargo (skupiny lokomotivních čet PJ Praha) prezentace staronového řešení boční překládky kontejneru mezi železničním vozem, návěsem a volnou plochou pomocí zařízení neseného přímo na silničním návěsu. Staronové řešení proto, že vychází přímo z konstrukce používané v Československu od zhruba sedmdesátých let a v zahraničí ještě o desetiletí dříve.

gie počátkem sedmdesátých let a již od počátku bylo třeba též řešit otázku přepravy a překládacích zařízení. V Brandýských strojárnách a slévárnách to byly první návěsy pro přepravu kontejnerů, v Královopolských strojárnách Brno kolejové jeřáby, v ČKD Slaný samohybné portálové jeřáby a automobilový průmysl začal dodávat tahače Škoda 706 a Tatra 813. Samopřekládací mechanismy, navíc firmou Klaus patentované, však československý průmysl zajistit nedokázal, a proto bylo nutno přistoupit k dovozu z NSR od této firmy.



Překládka kontejneru na železniční vůz je rychlá a jednoduchá.



Prezentace boční překládky silnice-železnice v Praze-Libni 9. listopadu 2022

Filozofie tohoto přístupu k intermodální dopravě je velice jednoduchá – silniční souprava je sama schopna, kromě přepravy kontejneru na prakticky jakékoli místo, zajistit i jeho přeložení na železniční vůz, volnou plochu i s možností stohování ve dvou vrstvách. Kromě toho může tato souprava sloužit jako „jeřáb“ pro další, mechanismem nevybavené soupravy. Takovéto možnosti pak samozřejmě velmi zjednodušují intermodální přepravu a také eliminují slabiny železniční dopravy, kterou je poměrně komplikovaná první, resp. poslední míle.

Systém zvaný anglicky „sideloading“ se ve světě objevil již ve druhé polovině šedesátých let minulého století, a to samozřejmě v souvislosti s prudkým rozvojem námořní přepravy pomocí ISO kontejnerů. V Evropě začala potřebné mechanismy, sestávající z dvojice ramen a zajišťovacích „kopyt“, instalované na obou stranách návěsu, vyrábět západoněmecká firma Klaus Transportsysteme Vertriebs GmbH sídlící v Memmingenu, přičemž první se na trhu objevil v roce 1968. Do Československa dorazila progresivní přepravní kontejnerová technolo-

Do Československa byly dovezeny mechanismy KM 26 a KM 32, první umožňoval manipulaci jen s 20' kontejnery o váze až 24 tun a druhý pak i s kontejnery 40'. Dvacet kusů prvního typu se v ČSSR objevilo v roce 1975 a byly nasazeny u ČSAD pro potřeby tehdejšího ČSD-Intrans, čtyřicetistopou verzi měl ve svém parku například podnik Chemopetrol, ale zřejmě jich u závodových doprav bylo provozováno více. Tyto mechanismy byly později doplněny výrobkem Takraf/IFA z NDR, který ale neumožňoval stohování kontejnerů ani překládku na jiné vozidlo (ani silniční ani železniční), ale pouze složení kontejneru na plochu, resp. jeho vyzvednutí. Mechanismus nesl označení HYS 200.78/TK a umožňoval manipulaci s 20' kontejnerem o maximální hmotnosti 20,3 tuny a koncem osmdesátých let jich bylo v Československu v provozu asi šedesát. Dnes je u nás v provozu několik bočních překladačů švédské firmy Hammar a novozélandské Steelbro, a to jak u firmy M+L, tak u Armády České republiky na podvozcích Tatra 815.

Ústup boční překládky u nás nastal v devadesátých letech s prudkým rozvojem námořních

kontejnerových přeprav, kdy se ustálil systém překládky na několika málo velkých terminálech a rozvozu kontejnerů buď na železničních vozech s dřevěnou podlahou nebo na kontejnerových silničních návěsích bez manipulačního mechanismu. Každopádně v některých částech světa, kromě Skandinávie však mimo Evropu, je systém „sideloading“ stále velmi populární, a to především proto, že umožňuje snadno a levně přepravit kontejner i na velmi odlehle místo a tam s ním i manipulovat. Systém je hodně používán zejména v Austrálii a na Novém Zélandu. V druhé jmenované zemi je „sideloading“ využíván i v součinnosti se železnicí, a to formou jakýchkoli intermodálních manipulačních vlaků, kdy si automobily odebírají, resp. nakládají kontejnery přímo z/na vlak v jeho nácestných stanicích.

Předváděný mechanismus vznikl z iniciativy firmy TRAK IMS s.r.o. repasí a vylepšením staršího „Klausa“ původem z Německa. Vylepšení spočívá mimo jiné v instalaci vlastního diesel-agregátu pro pohon mechanismu přímo do návěsu, kdy tak není nutno využívat pohon z tahače. Budoucnost znovuprosazení této technologie u nás je zatím otevřená, protože kromě výše popsaných výhod má tento systém samozřejmě i některé slabiny. V případě spolupráce se železnicí je to, v případě větší zásilky



„Sideloader“ a posunovací lokomotiva v přístavu v hlavním městě Nového Zélandu Wellingtonu – 14. února 2005

o více kontejnerech, především nutnost poměrně dlouhé koleje vhodné k překládce mezi železničním vozem a silniční soupravou, případně nutnost posunu s železničními vozy. Druhým problémem pak může být nemožnost naložit kontejner přímo na návěsu a tím možnost využívat ramp dnešních skladů a logistických center. Překážkou jsou samozřejmě pevně přimontovaná ramena na obou koncích návěsu bránící otevření vrat kontejneru a přístupu do něj.

Každopádně se jedná o velmi zajímavou myšlenku a doufejme, že se jí podaří prosadit a rozvinout ku prospěchu rozvoje intermodální a tím i ekologicky šetrné železniční dopravy místo přímé dopravy silniční.

TEXT A FOTO: MARTIN BOHÁČ

## Rozšíření lokomotivního parku o 5 lokomotiv TRAXX 3MS

**P** Původní smlouva na nákup lokomotiv TRAXX 3MS od společnosti Bombardier obsahuje ustanovení, kterým je možné rozšířit počet lokomotiv pro ČD Cargo o další stroje tohoto typu. Toto ustanovení bylo využito a na závěr roku 2022 se ČD Cargo dočkalo „dárku pod stromeček“ ve formě dalších pěti lokomotiv čísel 388.012 – 016. Celkový počet lokomotiv této řady tedy stoupl prozatím na 16 kusů.

Lokomotivy byly vyrobeny ve výrobním závodě v Kasselu v Německu a již jejich přeprava do České republiky vyvolala zájem drážních fotografů. Do SOKV Ústí nad Labem dorazily začátkem prosince a ve dnech 14. – 16. prosince 2022 byly pracovníky firmy Alstom postupně předávány do majetku ČD Cargo. Problém se vyskytl pouze u lokomotivy 388.014, konkrétně u jejího zabezpečovače Mirel, proto tato lokomotiva musela být přebírána opakovaně. Lokomotivy byly dodány v téměř stejné confi-

guraci jako původních 11 strojů. Změna je v naplnění požadavků na provoz v Rakousku. Rakouská strana podmínila provoz řady 388 na svém území uzamykatelnými zásuvkami vlakového topení a instalovaným kompatibilním měřením spotřeby. Tím jsou nové stroje vybaveny, proto je budeme moci vidět i v Rakousku. Další podmínkou je současný provoz maximálně tří strojů. Lokomotivy je možné provozovat v České republice, v Německu, na Slovensku, v Maďarsku, Rakousku a v Polsku.

Nové lokomotivy nejsou posledními v lokomotivním parku ČD Cargo. Dodávky těchto lokomotiv budou díky uplatnění opce v dalších letech pokračovat. Významnou změnou u těchto doposud nedodaných lokomotiv bude systém palubní části zabezpečovacího zařízení ETCS. V současnosti je tvořen systémem EbiCab, vyvinutém firmou Bombardier, na dalších lokomotivách se projeví převzetí firmy Bombardier firmou Alstom a ETCS bude typu Atlas od firmy Alstom.

PETR ŘÍHA



Nová trať, moderní lokomotiva, inovativní nástavby. Ve čtvrtek 29. prosince 2022 byl jeden z pěti nových TRAXXů – stroj 388.015 – nasazen na vlak Pn 55145 Rokycany – Hněvice seř. n.

FOTO: MICHAL ROH ML.

# Válka na Ukrajině a ČD Cargo (1.)

**J**iž téměř rok ovlivňuje geopolitickou situací nejen v Evropě válečný konflikt na Ukrajině. Významnou měrou se dotkl i společnosti ČD Cargo, které přinesl řadu nových výzev, nových projektů, ale také závazků.

## Humanitární zboží

V první řadě bylo nutné zajistit přepravu humanitárního zboží na Ukrajinu. Hned na počátku jsme proto navázali spolupráci s největší neziskovou organizací pomáhající Ukrajině, s Člověkem v tísní, které jsme poskytli kryté vozy na přepravu humanitárního zboží realizované v součinnosti s firmami RegioJet a Rail Cargo Logistics z pražských Malešic a později již plně v režii ČD Cargo z Lovosic. Jen v březnu loňského roku odjelo z Prahy celkem 10 vlaků zhruba s pěti sty paletami pomoci. Ze skladu ČD Cargo v Lovosicích pak odjelo téměř 3 500 palet s humanitární pomocí, zpravidla do Medyky, stanice na polsko-ukrajinských hranicích. 29. června



Překládka humanitární pomoci z nákladních automobilů do krytých železničních vozů v Praze-Libni – 14. prosince 2022 **FOTO: MARTIN BOHÁČ**



U nástupiště v železniční stanici Havlíčkův Brod zastavil 2. března 2022 na pár minut vlak Pn 52533 Šlapanov – Čierna nad Tisou přepravující pohonné hmoty na Ukrajinu. **FOTO: LUKÁŠ RŮŽIČKA**

2022 pak z Lovosic odjel první vlak do Čopu. Jak se říká, něco zlé, je pro něco dobré. Tento vlak se stal později základem komerčního spoje dceřině společnosti ČD Cargo Logistics, tzv. Chop Trainu, který do ukrajinské stanice Čop přepravuje stále nejen humanitární pomoc, ale jakékoliv zboží. Vypravovaný je samozřejmě i v opačném směru, ve kterém slouží pro přepravy obilí. Ale k tomu se ještě dostaneme.

**S časovým odstupem jsme požádali o krátký rozhovor Jakuba Šedu, logistického manažera z humanitární a rozvojové sekce organizace Člověk v tísní.**

**► Jaký byl rozsah spolupráce Člověka v tísní se společností ČD Cargo? Mohl byste nám to podrobně popsat?**

ČD Cargo bylo od počátku ruské invaze na Ukrajinu jedním z hlavních partnerů našich aktivit na pomoc lidem ve válkou postižené zemi. V první fázi ČD Cargo poskytlo nákladní vagony a v součinnosti s dalšími aktéry tak bylo možné dopravit každým vlakem až kolem 500 palet pomoci, která se skládala především ze základních potravin a hygienických potřeb. Na přepravu stejného množství by bylo potřeba místo jednoho vlaku až 16 kamionů, které navíc nebyly kvůli bezpečnostní situaci v takové míře dostupné. Společný projekt využití vlaků s přeložením na Ukrajině železnice tak otevřel cestu pro humanitární most a skutečně významnou pomoc. V další fázi pak pro nás ČD Cargo zajišťovalo nejen nákladní vozy, ale také skladové prostory a nakládku ve svém lo-

gistickém centru v Lovosicích, které nám poskytlo nezbytné zázemí.

**► Jak jste byl spokojený se službami ČD Cargo?**

Rád bych vyzdvihl mimořádnou rychlost akce všech zúčastněných partnerů včetně ČD Cargo v této zcela mimořádné situaci. Díky tomu jsme mohli takto velké množství materiální pomoci začít dopravovat již od prvních březnových dnů, tedy bezprostředně po začátku války. Osobně bych také rád poděkoval panu Vojtěchu Broučkovi, který se neúnavně snažil najít cesty a možnosti, jak nám pomoci zrealizovat naše aktivity, a to i vzhledem k turbulentnímu vývoji situace. Všem dalším zúčastněným za-



Jeden z ostře sledovaných vlaků projel Českou Třebovou a pokračuje směr Ukrajina. **FOTO: JIŘÍ VOREL**

městnancům ČD Cargo také děkují za jejich trpělivost při častých změnách plánů, které si situace vyžadovala.

**► Myslíte, že v budoucnu služby ČD Cargo opět využijete?**

Po logistické stránce jsme se naučili pro nás zcela nová specifika železniční přepravy, která se ukázala být za daných složitých podmínek a v kombinaci s relativně malou vzdáleností tou nejlepší možnou volbou. Doufám sice, že to již nikdy nebude v takovém měřítku potřeba, ale už víme, že efektivní cesta humanitární pomoci k potřebným může vést i po kolejích.



Nakládka krytých nákladních vozů humanitárním zbožím ve skladu ČD Cargo v Lovosicích

**FOTO: VOJTĚCH BROUČEK**

Na přepravách humanitární pomoci jsme spolupracovali i s Českými drahami, pro které jsme 15. března 2022 zajistili vozbu vlaku z Prahy, resp. Bohumína do Čopu. Česká pošta poskytla na přepravu „humanity“ zdarma 10 nákladních vozů. Tyto vozy byly využity rovněž pro humanitární sbírky na nádražích.



V rámci pomoci České republiky Ukrajině jsme na počátku března zajistili i přepravu uceleného vlaku s pohonnými hmotami ze skladů společnosti ČEPRO opět do Čopu. Tržbu 1,2 mil. Kč za zajištění tohoto obchodního případu věnovalo ČD Cargo na konto SOS Ukrajina organizace Člověk v tísní. Další přepravy již probíhaly na komerční bázi. 7. června 2022 jsme zajistili přepravu státního daru na Ukrajinu, konkrétně 6 vozů s hasičským vybavením ze skladů DB Schenker v Pardubicích a 32 vozů s hygienickými pomůckami apod. bylo naloženo v Bohuslavicích nad Metují. Vše se vezlo na terminál Interport u Košic, který se stal logistickým centrem Evropské unie pro pomoc Ukrajině.

Prozatím poslední aktivitou v této oblasti bylo zajištění přeprav šesti krytých vozů s humanitární pomocí – elektrocentrálami a topidly – do konfliktu zasažených měst Kyjev a Mikolajiv. Nakládka proběhla ve dnech 13. – 14. prosince 2022 v železniční stanici Praha-Libeň. Nakládky posledního vozu se zúčastnila Jana Mlková, předsedkyně představenstva ČD Cargo Logistics, Zdeněk Hřib, končí primátor Hlavního města Prahy a Vitalij Usatj, chargé d'affaires Velvyslanectví Ukrajiny v České republice. Závěrem je nutné zmínit, že bez těsné spolupráce s dceřinou společností ČD Cargo Logistics by výše uvedené přepravy nemohly být

realizovány v takovém rozsahu a kvalitě. Další obdobné přepravy jsou ve fázi příprav i pro následující měsíce.

## Vojenské přepravy

Je veřejným tajemstvím, že ČD Cargo se významnou měrou podílelo a podílí i na přepravách vojenského materiálu a vojenské techniky na Ukrajinu. Jsme tradičními partnery Armády České republiky při realizaci přeprav na vojenská cvičení a na různé mise, tentokrát jsme si vyzkoušeli svoji roli „naostro“. Nutno dodat, že všechny přepravy v utajeném režimu proběhly přesně dle požadavků. První vlak odjel z České republiky již 27. února 2022. Kromě vojenských přeprav z České republiky jsme zrealizovali i několik tranzitních vlaků s vojenskou pomocí evropských států.

MICHAL RÖH

# Novinky z trasy Čína – Evropa

## Čínská konsolidační a distribuční centra pro kontejnerové vlaky na trase Čína – Evropa

**O** Od jízdy prvního kontejnerového vlaku po trase z Číny (město Chongqing) do Evropy v roce 2011 výrazně stoupla intenzita tohoto spojení. Do roku 2021 bylo dohromady v obou směrech vypraveno 15 183 kontejnerových vlaků. Vzrůstající počet čínských měst zapojených do železničního spojení mezi dvěma kontinenty s sebou nicméně přinesl i vyšší zatížení a nároky na infrastrukturu a hraniční přechody.

Čínská vláda, respektive Výbor pro národní rozvoj a reformy proto v červenci 2020 schválil program zřízení konsolidačních a distribučních center (CDCs) v pěti čínských městech (Xi'an, Chendgdu, Chongqing, Zhengzhou a Urumqi). Součástí programu je i 200 milionů CNY (1 CNY ~ 3,30 Kč) určených k rozvoji pilotních projektů při organizaci přeprav, tvorbě zbožové základny, poskytování finančních a informačních služeb apod. Cílem projektů je transformace těchto pěti měst do moderních logistických uzlů globálního významu.

Proto, aby města byla vybrána mezi CDCs, musela splnit následující čtyři podmínky. Za prvé: výhodná geografická poloha, resp. státem uznaný dopravně-logistický uzel. Za druhé: dobře udržovaná infrastruktura, železniční kontejnerový terminál nebo železniční seřadovací nádraží včetně zajištění místa celní kontroly. Za třetí: HDP města překročí částku 600 miliard CNY a zároveň import s exportem provincie, ve kterém se město nachází, musí překročit částku 300 miliard CNY. Za čtvrté: odjezdy kontejnerových vlaků na trase Čína – Evropa musí být v pravidelných intervalech, město musí mít zkušenosti se zámořskými pře-

pravami, shromažďováním kontejnerů, integrací dopravy a obchodu.

Za účelem rozvoje CDCs podnikají města podobné kroky, jako jsou například:

- Zintenzivnění spolupráce s průmyslovými podniky, high-tech a e-commerce společnostmi.
- Rozvoj infrastruktury, a to jak železniční, tak silniční; výstavba skladů a modernizace manipulační techniky.
- Rozšiřování informatizace – inteligentní logistické procesy, cloudové platformy, snižování lidského faktoru.
- Zvyšování kvality služeb – samoobslužné terminály pro rezervaci místa ve vlaku, vydání nákladního listu, vyřízení administrativních formalit včetně celních (zjednodušení a zrychlení deklarace pro stejné zboží vyskytující se v různých nákladních listech), monitoring zásiłek, provázání informací a požadavků hlavních odesílatelů za účelem zajištění obousměrného ložení kontejnerů atd.

Zřízení CDCs by mělo zajistit nejen koncentraci dopravy, ale také vyšší efektivitu využití infra-



Přístav Baku FOTO: OSŽD

struktury a dopravních prostředků, snížit náklady a spolu s lepší kvalitou služeb zajistit udržitelný rozvoj přeprav kontejnerovými vlaky na trase Čína–Evropa.

### Rozvoj alternativních tras mezi Čínou a Evropou

V roce 2022 oslavily Gruzínské dráhy (GR) 150 let své činnosti. 10. října 1872 přijel první vlak z černoamořského přístavu Poti do hlavního města Tbilisi. Proto je 10. říjen oficiálně v Gruzii Dnem železničářů. K propojení s Baku, hlavním městem sousedního Ázerbájdžánu, došlo v roce 1883. Byl tak fakticky umožněn export ázerbájdžánské ropy přes gruzínský přístav Batumi a Černé moře na světové trhy. Dnes je trať od břehů Kaspického k břehům Černého moře součástí Euroasijského koridoru (10. koridor organizace OSŽD). Od roku 2017 je pak koridor doplněn o 830 km dlouhou spojnicí Baku – Tbilisi – Kars nabízející pozemní napojení na tureckou síť. Současná gruzínská železniční síť o přibližné délce 1 550 km je s probíhající modernizací pro zvýšení její efektivity a propustnosti zejména ve směru na přístav Batumi plně elektrifikována. Ázerbájdžánské dráhy (ADY) disponují vedle koridoru „východ-západ“ i koridorem „sever-jih“, jež propojuje Ruskou federaci s Íránem.

Za prvních osm měsíců roku 2022 tranzitovalo koridorem „východ-západ“ 30 412 TEU. Rozsah přepravovaného zboží ze států střední Asie a Číny je následující: Kazachstán – ropa a ropné produkty, Čína – kontejnery, Uzbekistán a Turkmenistán – produkty chemického průmyslu. Naopak zboží dovážené do výše jmenovaných států představují výrobky ze dřeva, celulóza a hutní produkty. Od června 2022 spustila dce-



Terminál Chendgdu FOTO: OSŽD

řiná společnost Ázerbájdžánských drah s názvem ADY Container nový projekt pro spojení Číny s Evropou. Šestkrát za měsíc je organizována kontejnerová přeprava loděmi po Černém moři mezi přístavy Batumi a Constanta. Za pomoci tohoto spojení byla například realizována přeprava minerálních hnojiv z Uzbekistánu – 54 kontejnerů překonalo nejen Černé moře, ale i Kaspické (z turkmenského přístavu Turkmenbashi do ázerbájdžánského Alyatu). Vedle přístavu Turkmenbashi je kontejnerová lodní doprava do Ázerbájdžánu organizována též z kazašského přístavu Aktau (zde byl za prvních osm měsíců roku 2022 dokonce zaznamenán 42% nárůst). První přeprava vlaku přes kazašský Aktau z čínského města Xi'an do německého Mannheimu se uskutečnila 13. dubna 2022. Trasa vlaku vedla přes Ázerbájdžán, Gruzii, Rumunsko, Maďarsko, Slovenskou a Českou republiku a dosáhla délky 11 300 km. Taktéž trasa Baku – Tbilisi – Kars zaznamenala za prvních osm měsíců roku 2022 dvojnásobný (17%) nárůst přeprav. Navíc je na této trase od 17. září 2021, kdy proběhla pilotní přeprava, možné použít nákladní list CIM/SMGS.

S využitím podkladů z Bulletinu OSŽD 5/2022 připravil MICHAL VÍTĚZ

## Dárci krve na ČD Cargo

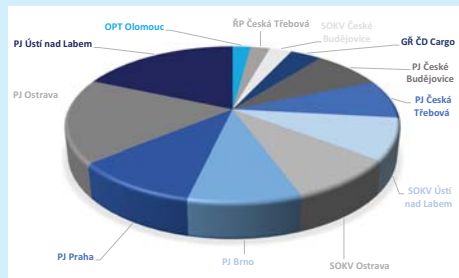
**A**čkoliv jsme převážně železničářský časopis, dnes nahledneme trochu do zdravotnického prostředí. Za poslední tři roky se ve světě událo hned několik zásadních událostí, které měly a stále mají dopad na naše zdraví. Otázka darování krve je pro řadu lidí samozřejmostí, pro některé tabu a některým možná jenom chybí ten správný podnět – rozhodnout se a udělat dobrou věc.

Bezplatné dárcovství krve je nejen celosvětovým trendem, ale jde zde především o morální hodnoty člověka. Díky transfuzi krve, kterou potřebný příjemce dostane, můžete svým dobrým skutkem navrátit zdraví či přímo zachránit život. Při darování krve nejde jenom o dobrý pocit, ale jde o pravidelné zdravotní kontroly, díky kterým také máte své zdraví více pod dohledem. Ze zdravotnického hlediska je vhodné začít odběrem tzv. plné krve – což je odběr cca 450 ml jednotlivých složek krve (jedná se o samostatné červené krvinky, krevní destičky a krevní plazmu). V praxi to pak funguje tak, že během odběru mohou být některé ze zmíněných složek dárci zase navraceny.

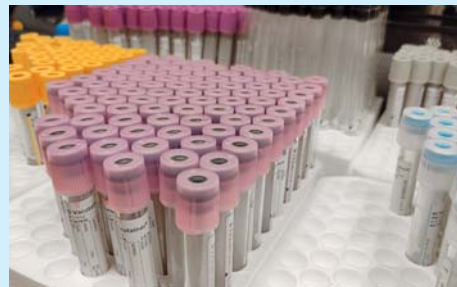
Pokud se k darování krve rozhodnete, pak se nemusíte nijak zvlášť připravovat. Vše potřebné je dárci krve provedeno přímo v zařízení transfuzní služby. A co vás čeká? Standardní postup při odběru krve je následující – po příchodu vyplníte dotazník, udělíte informovaný souhlas, podstoupíte základní vyšetření, dále

vás vyšetří lékař, dostanete občerstvení a po vlastním odběru krve následuje odpočinek a samozřejmostí je i pracovní volno.

Další motivací, kromě dobrého vnitřního pocitu, je příspěvek ze sociálního fondu ČD Cargo. Finanční dar za aktivitu humanitárního a sociálního charakteru se poskytuje všem zaměstnancům, kteří bezplatně darovali krev nebo krevní deriváty v daném kalendářním roce. Za každý provedený odběr má zaměstnanec nárok na finanční odměnu ve výši 200 Kč. Pro zdárnou realizaci a vyplacení tohoto příspěvku musí zaměstnanec předložit kopii potvrzení o realizaci odběru zaměstnanci, který odpovídá za docházku dané JOS nebo na personální oddělení. Jednorázový finanční dar pak zaměstnanec obdrží za získání „Zlaté medaile Prof. MUDr. Jana Janského“ (uděluje se za 40 odběrů) nebo Zlatého kříže ČČK 1. až 3. třídy



(uděluje se za 80, 120 a 160 odběrů) nebo Plaketu ČČK Dar krve – dar života (250 odběrů). Na základě grafu zobrazujícího podíl dárců krve z jednotlivých JOS za posledních deset let mu-



síme vyzdvihnout PJ Ústí nad Labem, kde naše personální oddělení eviduje až 1 076 dárců za sledované období. V těsné blízkosti následuje na druhém místě co do počtu dárců PJ Ostrava a na pomyslné třetí příčce se umístila PJ Praha. Kdybychom se měli zaměřit na jednotlivé sledované roky, pak musíme zhodnotit smutný fakt toho, že počet dárců má stále klesající tendenci. V tom hraje určitě roli i pandemie Covid-19.

Stále ale existuje celá řada dárců z řad ČD Cargo, kteří darují krev pravidelně. Jednomu z nich, panu Ing. Marku Hejdkukovi, jsem položila tři otázky:

►► Co Vás ovlivnilo? Na základě čeho jste se rozhodl, že budete darovat krev?

K darování krve jsem se rozhodl před bezmála třiceti lety. Důvodem byla nemoc mého otce, kvůli které dostal „konzervu“ plné krve a nemohl se sám stát dárcem. Víím, že to bude znít jako klišé, ale chtěl jsem to společností nějak vrátit. Od té doby jsem se stal pravidelným dárcem, který má na svém „kontě“ už 120 odběrů, za což jsem velmi rád.

►► Jedná se „jen“ o dárcovství krve?

V posledních letech jsem začal darovat i krevní

plazmu. Tento výkon trvá podstatně déle a je trochu méně příjemný. Strávíte na lehátku poněkud více času. U darování „plné“ krve to trvá do 10 minut, u plazmy je to do 60 minut. Samozřejmě se jedná o velmi individuální věc, každému teče krev jinak rychle. Chtěl jsem se přihlásit i do databáze dárců kostní dřeně, ale tam je věkové omezení.

►► Co byste vzkázal lidem, kteří o dárcovství uvažují, ale nemají odvahu to zkusit?

Podle mého názoru je darování krve akt, kterým mají dárci silnou vnitřní motivaci pomáhat těm, kteří plnou krev či její deriváty potřebují, ať už z důvodu nemoci nebo traumatické události. Zajímá mě se o to, dokonce jsem několik let pracoval v Ústavu sér a očkovacích látek na odboru, který krevní deriváty vyráběl. Podle odborníků podání plné krve, či její správné složky v pravý čas zvyšuje šanci na přežití až o 70 % (při léčení úrazů). Proto bych na ty, kteří nemají žádná zdravotní omezení či psychický blok k darování krve, aby se o to pokusili. Kromě dobrého pocitu bude benefitem pravidelná zdravotní kontrola a testování krve. Kdysi jsem se v britském publikovaném průzkumu dočetl, že se dárci krve dožívají vyššího průměrného věku. Zda je to díky pravidelné kontrole zdravotního stavu, či faktu, že na svůj zdravotní stav dárci krve více dbají, už řečeno nebylo ☺.

Děkuji panu Hejdkukovi za příjemné doplnění. A pokud se i vy rozhodnete darovat krev, pak máte tuto možnost v každém okresním městě.

TEXT, GRAF A ILUSTRACNÍ FOTO: MICHALA GRÜNBAUM

# Železniční proměny (32.)

## Po kolejích přes státní hranice (1. část)



**Historie pohraničních přečhodových stanic by v podstatě mohla být stejně stará jako historie drah, ale není tomu tak. Konečné stanice nejstarší koněspřežní dráhy vedoucí z Českých Budějovic do Lince zprovozněné v letech 1828 – 1832 ležely sice ve dvou zemích, avšak na území jedné monarchie.**

Podobně nepřekročila státní hranici ani trať nejstarší parostrojní Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB) z Vídně přes Břeclav a Bohumín do Krakova (1837 – 1847). Teprve její dvě ha-ličské odbočky dosáhly hranice Rakouska-Uherska. Šestadvacetikilometrová spojka z Trzebinie na pruskou hranici byla zprovozněna v říjnu 1847, krátká trať ze Szczakowa k tehdejší ruské hranici o půl roku později v dubnu 1848. Ani jedna z tratí však neležela na území dnešní České republiky, a tak se naší první pohraniční tratí stala až 1. září 1848 otevřená trať z Bohumína k pruské hranici u Annabergu (dnes Chałupki). První cestující však vlak zavezl

řejnost 1. prosince 1859, kam z opačné strany dovedla koleje od Pardubic Jihoseveroněmecká spojovací dráha (SNDVB). Jí zřízená síť se v červenci 1875 napojila na pruské dráhy v Seidenbergu (Zawidów) a v prosinci 1869 v Libavé (Lubawka). Již roku 1858 byla uzavřena dohoda s Bavorskem o výstavbě dráhy z Čech přes Domažlice do přečhodové stanice v Brodu nad Lesy (Furth im Wald). Na jednadsmesáti kilometrovém úseku Skvrňany u Plzně – Brod nad Lesy se rozjely první vlaky České západní dráhy (BWB) 14. října 1861. „V Brodě v nádraží slavnostně upraveném se pak snídalo a šampaňského se mnoho na vzájemnost Bavorů a Čechů pilo. Hudba bavorská od přečhoty hrála rakouskou hymnu. Po druhé hodině v poledne vrátili se hosté z Brodu a s nimi mnozí pozvaní z Vídně a Bavor,“ praví se v tzv. Střelcově kronice. 15. října 1865 se začala psát historie asi „nejzamotanější“ přečhodové stanice na našem území – Chebu. První vlaky sem přijely z bavorského Waldsassenu, ale již 1. listopadu téhož roku byla otevřena dráha do Selbu a zároveň do Chebu dorazily saské železnice ve směru od Bad Brambachu. Jako poslední byla v roce 1883 otevřena trať ze Schirndingu.

To už ale přichází rok 1866 a s ním spojené válečné události. Po prusko-rakouské válce se poražené Rakousko zavázalo mimo jiné k vybudování nových železničních přečhodů. Ustavena byla celá řada železničních společností, jimiž stavěné dráhy nejen že protkaly území Čech, Moravy a Slezska, ale také navazovaly na dráhy sousedních zemí. V Čechách lze za nejaktivnější označit C. k. privilegovanou Rakouskou severozápadní dráhu (ÖNWB). Její síť byla roku 1874 napojena na síť Královských pruských drah (KPEV) v Mezilesí (Miedzylesie). Vzápětí společnost státní dráhy (StEG) v červenci 1875 provedla přípoj na pruské dráhy ve Střední Stěnavě (Scinawka Srednia) a v roce 1877 v Meziměstí. Napojení na zahraniční dráhy měly i společnosti docela malé, např. Frýdlantské okresní dráhy ve stanicích Jindřichovice pod Smrkem a v Heřmanicích nebo Pošumavské dráhy v Haidmühle. Pohraniční přečhodové stanice měly různou velikost. Lišily se jak velikostí a vznešeností budov (jež byly jakousi výkladní skříní té které dráhy), tak i rozsahem kolejíšť. Od skutečných „obrů“, jako například Chebu, Českých Velenic, Břeclavi či Podmokel až po „trpaslíky“, kterážto stanice



Bahnhof Grünthal. Čilý nákladní ruch ve stanici Kořenov na pohlednici ze začátku 20. století. Roku 1928 se tudy vlakem dovezl mimo jiné 68 523 t černého uhlí, 280 t hnědého, 21 251 t koksů, 4 055 t dříví, 413 t kamene, 122 t strojů nebo 133 t slámy. Vydávaly se tkaniny, pytle, dřevo, cihly, zemina, bavlna, ale i pivo. SBÍRKA: MICHAL ROH



Mapa železniční sítě Podkarpatské Rusi z roku 1924, na které jsou zaznačeny i peážní tratě ČSD vedoucí přes rumunské území. SBÍRKA: MICHAL ROH



Stanice Břeclav na pohlednici z doby, kdy ještě nebyla pohraniční stanicí – 1914.

SBÍRKA: MICHAL ROH

jen ke břehům Odry, kde museli přestoupit na pramice a na druhém břehu nastoupit do pruské soupravy. Most přes Odru byl dokončen až v září 1849.

Další sousední zemí, do které mohli cestující dojet vlakem, se stalo 8. dubna 1851 Sasko. V tento den byl zahájen provoz na trati z Podmokel (dnes Děčín) ke státní hranici u Dolního Grundu (Dolního Žlebu). I další „průnik“ byl ze strany saské, a to trať ze Žitavy do Liberce, otevřenou pro ve-

vznikaly spíše z nutnosti rychle řešit nastálé geopolitické změny. Rozpad Rakouska-Uherska byl jedním z prvních momentů, který výrazně ovlivnil provoz na hranicích a v jehož důsledku vznikla celá řada hraničních přečhodů – s Rakouskem, Maďarskem, Polskem, ale také Rumunskem. ČSR totiž nově připadlo území Podkarpatské Rusi, jehož jižní okraj kopírovala málo kapacitní jednokolejka. Vznikla zde kuriozita, síť peážních tratí s řadou přečhodů. Vlaky ČSD, mezi kterými byl i rychlík Praha – Jasiňa, projížděly mezi stanicemi Teresva a Trebušany po rumunském území. V peážním úseku odbočovaly ze stanic CFR dvě krátké místní dráhy v provozu ČSD vedoucí po mostech přes Tisu na území ČSR do stanic Slatinské Doly a Veliký Bočkov. Vlaky CFR vjížděly na území ČSR u Ďakova a přes Královo nad Tisou pokračovaly do Teresvy, kde se na krátký čas vrátily zpět na rumunské území. To opustily u Trebušan a přes Jasiňu a Zimir se dostaly na území Polska, po kterém pokračovaly do stanice Černovcy ležící opět v Rumunsku.

Období předmnichovské ČSR lze z pohledu přešhraniční přepravy bez nadsázky označit jako nejsvětější. K nejzatíženějším přečhodům patřily podobně jako dnes Břeclav (6,5 mil. tun zboží), Petrovice u Bohumína (5,9 mil. tun), Bohumín (1,9 mil. tun), Podmokly (1,5 mil. tun) a Český Těšín (1,3 mil. tun). Mezi 67 stanicemi, kudy v roce 1928 putovalo zboží za hranice a naopak, byla však i nevelká nádraží, kudy ročně projelo jen několik vozů – za všechny jmenujeme např.

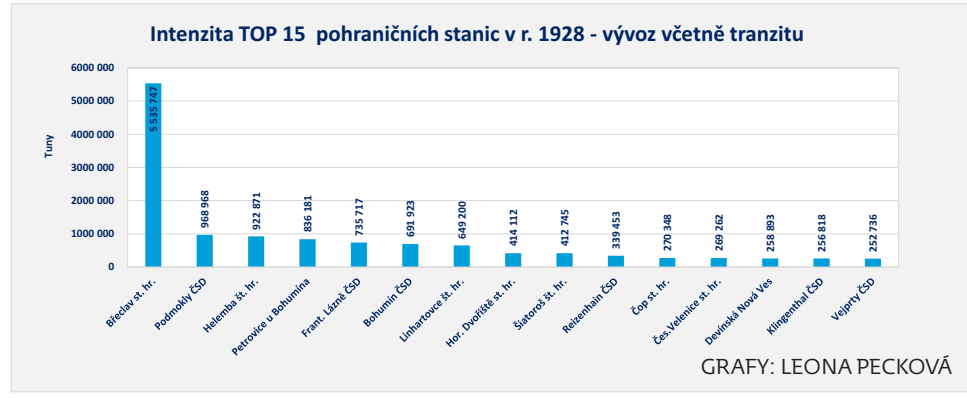
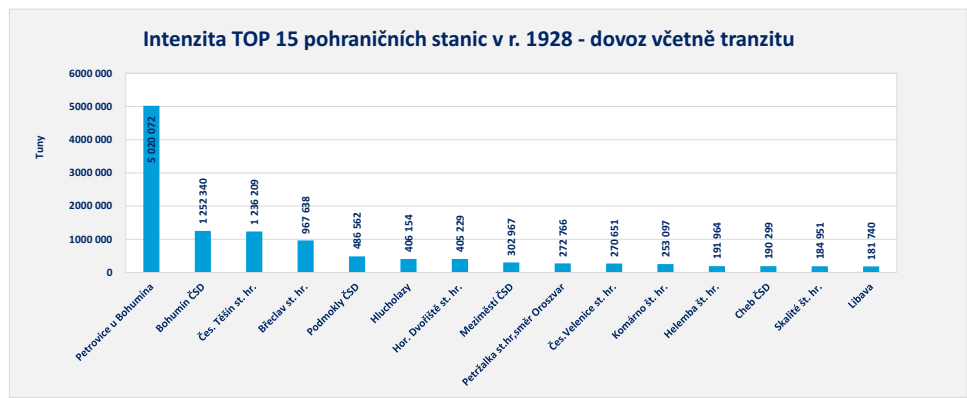
Střední Stěnavá	25	24	16 34	30 19	H/VII
Olivice zn.	9	17 08	59	35 17	
Broumov-Olivice	8	55	17 47	507	
Meziměstí	19	15	18 43	595 d. 2505	509
úhrnem	61	+	68	=	2 hod. 09 min.

Ukázka z prvorepublikového sešitového jízdního řádu mezi Meziměstím a Střední Stěnavou (dnes Scinawka Srednia) SBÍRKA: MICHAL ROH

přečhody na místních tratích na Podkarpatské Rusi (120 tun zboží) nebo stanice Heřmanice (733 tun), Slavonice (5 800 tun) či Adorf (6 500 tun). Zajímavostí tohoto období je bezesporu elektrizace trojice přečhodů do Pruska střídavým systémem 15 kV (Libavá, Meziměstí, Polubný). Při popisu tohoto období si můžeme vysvětlit také to, komu vlastně dráhy mezi hranicemi a přečhodovou stanicí patřily. Ponejvíce šlo o dráhy ČSD v cizím státním provozu, např. 11 km dlouhý úsek Podmokly – státní hranice, tři dráhy byly soukromé v cizím státním provozu. Poměrně velkou část (106,5 km) tvořily cizozemské dráhy na území ČSR. Na nich veškerý provoz, údržbu a správu zajišťovaly sousední drážní správy. To byl případ všech čtyř tratí DRG ústících do Chebu, peáže DRG přes Varnsdorf a více než 20 km dlouhé dráhy ze Žitavy do Liberce.

<sup>1</sup> Trať zahraničních železničních správ využívaná pro vedení vnitrostátních vlaků jiných železničních správ.

MICHAL ROH (dokončení příště)



GRAFY: LEONA PECKOVÁ