

Cargovák



Úvodní sloupek

„Úzké“ železnice jako turistický cíl

N Nevím, čím to je, ale pokud má železniční trať rozchod menší než standardních 1 435 mm, její popularita rázem vzroste a stane se živým důkazem úsloví, že i „cesta může být cíl“. Příkladem mohou být jindřichohradecké úzkorozchodné dráhy nebo trať z Třemešné ve Slezsku do Osoblahy. Bohužel obě tratě jsou v poslední době pronásledovány nepřízní osudu – společnosti JHMD letos v lednu odebral Drážní úřad licenci k provozování drážní dopravy, na Osoblažce byla zase poměrně dlouhý čas zavedena náhradní autobusová doprava, neboť ČD neměly k dispozici žádnou provozuschopnou lokomotivu. Úzkorozchodné dráhy sloužící svému původnímu účelu už u nás téměř nenajdete, zato drah, které nabízejí svezení malým i velkým návštěvníkům, přibývá. Je to dobře, protože úzkorozchodné dráhy jsou připomínkou nejen železniční

historie, ale také bohaté historie českého průmyslu a hornictví. Cestopis v dnešním čísle nás zavede na jižní Moravu, kde se ve Zbýšově můžete svézt úzkorozchodnou železnici patřící Muzeu průmyslových železnic Brno. To sem v roce 2006 přesunulo veškeré aktivity z Mladějova, včetně rozsáhlé sbírky vozidel. Zbýšov se pak brzy stal vyhledávaným cílem turistů a zájemců o železnici. Podobnými vláčky se můžete svézt také například ve skanzenu Solvayovy lomy, v Kateřině nedaleko přírodní rezervace SOOS u Františkových Lázní, na bývalé šamotové dráze v Mladějově na Moravě nebo třeba v Kolíně, kde nám tamní drážka připomíná bohatou historii středočeských řepařských drah. Rajnochovice, Žamberk, Starý Plzenec, Lužná u Rakovníka – to jsou další lokality, ve kterých si můžete vychutnat kouzlo úzkého rozchodu. Každá z výše uvedených drah má své webové stránky nebo facebookový profil, kde najdete dny jízdy i jízdní řády. Tak šťastnou cestu do historie.

MICHAL ROH

Obsah

ČD Cargo Logistics

02

ČD Cargo Logistics je jednou z našich 100% dceřiných společností. Nabízí široké portfolio služeb, včetně například přeprav mimořádných zásilek. Její činnost nám přiblíží předsedkyně představenstva, Ing. Jana Mlkvá.



Vlak Lemkin

06

ČD Cargo vědomo si své společenské odpovědnosti, se v dubnu letošního roku stalo hlavním partnerem projektu Vlak Lemkin, který realizuje tereziánské Centrum studií genocid. Ve čtyřech zapůjčených železničních vozech je umístěna multimediální expozice věnovaná Rafaelu Lemkinovi.



Budoucností je komplexní servis s časovou predikcí

100% dceřiná společnost ČD Cargo Logistics (ČDC L) patří k největším a nejvýznamnějším spedičním firmám v České republice. V jejím čele stojí od 1. ledna 2020 Jana Mlkvá. „V rámci Skupiny ČD Cargo jsme jedini, kteří aktivně realizují a rozvíjejí přepravy po nové Hedvábné stezce,“ říká v úvodu našeho rozhovoru předsedkyně představenstva ČDC L. „Pro přepravy z/na východ využíváme náš tradiční produkt, kterým je Malatrain a obchodní případy dokážeme bez problémů zajistit i v této nelehké době. Velmi významným segmentem činnosti naší společnosti je přeprava mimořádných zásilek, například nových kolejových vozidel, tramvajů, trolejbusů apod.“ přibližuje další podnikání společnosti ČDC L předsedkyně představenstva Jana Mlkvá.



► Jak se společnosti ČD Cargo Logistics dařilo v uplynulém roce?

Z mnoha důvodů mohu říci, že se nám dařilo dobře, přestože to byl hodně těžký rok. ČD Cargo Logistics zajišťuje mimo jiné za skupinu ČD Cargo přepravy po širokém rozchodu jak po Ukrajině, tak přes Bělorusko a Rusko. Mnohé služby z našeho portfolia byly zasaženy válkou na Ukrajině jak z pohledu provozního, tak i lidského a politického. Udrželi jsme v běhu přepravy, které jsou nezbytné pro fungování českého průmyslu. Zajistili jsme nespočet humanitárních přeprav na Ukrajinu. Použili jsme alternativní technologie k dopravě a balení zboží (např. kontejnery na potravinové produkty a maxi bagy o nosnosti až 14 tun ve vozzech Ea) u pravidelných přeprav po celé Evropě. Naučili jsme se rychleji hledat řešení, být kreativní a více spolupracovat, což byl základ úspěchu. Celému týmu „logistiků“ za tohle musím a chci poděkovat.

► Můžete jmenovat některé zajímavé obchodní případy z poslední doby?

V loňském roce jsme se operátorsky ujali vlaku BelExpres (spojení České republiky s Belgií) a letos navýšili jeho četnost na dva páry vlaků týdně. Obecně jsme posílili služby směrem na Benelux. Dle požadavků a potřeb zákazníků jsme upravovali služby u vlaku MalaTrain (spojení České republiky s Brestem) a přidali jsme

do našeho portfolia vlak ChopTrain. Nabídka přímých ucelených vlaků pro konkrétního zákazníka zůstává, i přes rozšíření portfolia produktových vlaků, nejdůležitějším produktem. Nedávno jsme realizovali přepravu pontonového mostu včetně všech technologií k jeho výstavbě. Setkala jsem se s tímto způsobem přemostění již při studiu na vysoké škole, ale až teď po dvaceti letech jsem měla možnost ho vidět naložený na vlaku při cestě do místa, kde je ho opravdu třeba. V přípravě máme další zajímavé přepravy, o kterých budu v okamžiku realizace ráda informovat. Ještě si neodpustím zmínit moment, kdy jsme na počátku války na Ukrajině spojili síly třech železničních dopravců, charitativní organizace Člověk v tísni a skladu v Lovosicích a během pěti dnů se díky neuvěřitelné spolupráci podařilo realizovat přepravu, které už na vždycky pro mě budou malým železničním zázrakem.

► V čem vidíte největší přidanou hodnotu vaší společnosti v rámci skupiny ČD Cargo?

Kromě standardních spedičních služeb nabízí naše společnost komplexní logistická řešení včetně pravidelného informačního servisu. Kromě samotné přepravy poskytujeme i služby nakládky, vykládky, překládky, skladování, zajištění celních služeb, první a poslední míli až železniční či silniční a dále reporting v zákaznickem požadovaných parametrech. Každý zákazník je pro nás důležitý, i ten s malými objemy, protože je součástí skládačky pravidelné vlakotvorby a pomáhá nám naplňovat síť produktových vlaků i systému jednotlivých vozových zásilek. Protože se nemusíme, na rozdíl od dalších společností ve Skupině ČD Cargo, soustředit na řízení provozu, o to větší nasazení máme při poskytování ostatního zákaznického servisu.

► Jak ovlivnil válečný konflikt na Ukrajině přepravy po Nové hedvábné stezce a provoz vlaku MalaTrain?

Myslím, že všem je jasné, že portfolio přepravovaných komodit na vlaku MalaTrain se kompletně změnilo, nejen sankcemi, ale i chováním spotřebitelů. Přepravy po Nové hedvábné stezce obecně poklesly na současnou cca polovinu původního objemu. Na železnici teď zůstává hlavně spotřební zboží, u kterého je požadavek na rychlejší dodání, než zvládne námořní doprava, a chemické produkty ze země, jako je například Kazachstán. Z provozního pohledu jsme



Ing. Jana Mlkvá FOTO: ARCHIV JANA MLKVÁ

zaznamenali problémy zejména první měsíce od začátku válečného konfliktu, které se však časem podařilo eliminovat.

► Jaké trendy budou podle Vás dominovat nákladní železnici v Evropě v dalších letech?

Již teď zaznamenáváme tendence zákazníků znovu tvořit zásoby, skladovat, což ukazuje na dlouhodobou strategii větší jistoty. Předpokládám tedy, že budoucností je servis s časovou predikcí. Železniční nákladní doprava nebude v globálu tou nejrychlejší, ale má potenciál stát se tou nespolehlivější. Železniční dopravci, včetně naší mateřské společnosti a dalších dceřiných společností, již teď realizují mezinárodní přepravy bez přepřahání hnacího vozidla a líbí se mi i postupný náběh využití tzv. super strojvedoucích s rozšířeným poznáním. Díky těmto aktivitám je možné navýšení využitelnosti stávajících kapacit dopravců. Pokud bude i nadále docházet k omezování manipulačních míst,

bude intermodalita obecně jediným řešením k udržení některých přeprav na železnici. I z tohoto důvodu se součástí skupiny ČD Cargo v loňském roce stal i nově vybudovaný terminál kombinované dopravy v Mošnově.

► Již řadu let se pohybujete v oblasti železniční nákladní dopravy, tedy v oboru, který není pro ženy příliš typický. Je Vám „dráha“ blízká i osobně?

Souhlasím s vámi, železniční nákladní doprava nebyla příliš typickým oborem pro ženy, ale časy se mění. Je nás tu, myslím žen, už mnohem více a jsme rovnocennými „partačkami“ pro naše kolegy. A je to právě z důvodu, že nám je železniční doprava blízká, a nejen ta. Mám ráda všechny druhy dopravy, stále mě to fascinuje, ale vlaky jsou má láska. Už v okamžiku, kdy jsem svůj pracovní život spojila s železnici, jsem začala ukazovat ostatním ženám a dívkám, že železnice je něco krásného a není třeba se jí bát, a že nádražáci jsou prostě fajn lidi a je to čest být mezi nimi. Jsem stále vděčná Oldovi Mazánkovi (tehdejšímu řediteli odboru nákladní dopravy a přepravy ČD), že mě po vysoké škole přesvědčil, ať dám železnici šanci. Proto i já to poselství posílám dál a přesvědčuji další generaci.

► Jak ráda trávíte volný čas?

Mám malého syna, takže můj nepracovní čas patří jemu. Naštěstí, jak to bývá u rodičů, železničářů, i já vychovávám dalšího fanouška železnice, takže naše hry a cesty často směřují k vlakům. Jestli vás zajímá, zda mám nějaké modely lokomotiv a vagonů, tak ano, mám ☺. Práce mi vstoupila více či méně do všech aspektů mého života. I na dovolenou jezdím vždy někam poblíž námořního přístavu, protože mě baví sledovat s dobrou kávou v ruce ten přístavní mumraj. A ráda maluji, ale k tomu se vrátím, až mi dítě trochu odroste.

PŘIPRAVIL: MICHAL ROH



Velmi významnou událostí uplynulého roku byl majetkový vstup společnosti ČD Cargo Logistics do nového Terminálu Mošnov. FOTO: MICHAL ROH

Nové lokomotivy ČD Cargo – řada 393 „Vectron AC s DPM“

V roce 2016 ČD Cargo zakoupilo první interoperabilní lokomotivy řady 383 „Vectron“. V současnosti jich ČD Cargo provozuje celkem 12 a další Vectrony řad 193 DB a 370 PL si pronajímá. Tyto lokomotivy umožnily expanzi ČD Cargo za hranice České republiky. V březnu tohoto roku rozšířily náš lokomotivní park dva nové Vectrony AC s pomocným dieslovým motorem (DPM).

vřené pneumatické brzdě vzniku škod na obruči kol kvůli blokování. Je vybaven funkcí pohotovostního režimu a automaticky se aktivuje při provozu lokomotivy i při vlečení. Lokomotivy jsou vybaveny čtyřmi systémy vlakových zabezpečovačů, včetně ETCS úroveň 2 (výrobce Alstom) a MIREL EVM/LS.

Mechanická koncepce těchto lokomotiv je založena na modulární struktuře s předdefinovanými místy vestavby hlavních celků, např.



Při jednom z tuzemských výkonů zachytil Michal Rejda Vectrona 393.002 při průjezdu stanicí Protivín.

FOTO: MICHAL REJDA



Dvojče nových lokomotiv zachycených v Mníchově při přepravě do SOKV České Budějovice, kde byly opatřeny reklamním polepem. FOTO: MARTIN ENGLEHARDT

Lokomotivy 393 jsou součástí modulární platformy X4 výrobce Siemens zahrnující lokomotivy různého určení a systémů. Jedná se o čtyřnápravové interoperabilní dvousystémové lokomotivy, které jsou v tomto provedení schopny jezdit rychlostí až 200 km/hod. na střídavých trakčních systémech 15 kV a 25 kV. Jsou spolehlivé a díky rekuperaci elektrické energie i úsporné s nízkými náklady na údržbu. Elektrický pohon lokomotiv 393 vychází z koncepce Vectron AC a skládá se ze dvou proudových měničů s moderními IGBT výkonovými polovodiči a ze čtyř třífázových asynchronních trakčních motorů nenáročných na údržbu. Každý měnič je přiřazen jednomu podvozku SF 4 a zde napájí vždy dva asynchronní trakční motory. Hlavní transformátor je zavěšen ve čtyřech bodech pod skříní lokomotivy na příčných nosnících transformátoru mezi podvozky. Kola jsou monobloková s kotoučovými brzdami, vypružení je pružinami Flexicoil. Na střeše jsou umístěny 2 sběrače proudu. Pneumatický systém brzd je od firmy Knorr, lokomotiva používá zajišťovací střadačovou, elektrodynamickou, přímočinnou a průběžnou brzdu. Lokomotivy jsou vybaveny elektronickou kontrolou prokluzu pro pneumatické brzdy. Protismyk zabráni při se-

skříní vlakových zabezpečovačů, antén, snímačů a senzorů, sběračů a dalších komponent. To umožňuje vysokou míru flexibility a modularitu, takže jednoduchým zásahem lze lokomotivu přizpůsobit novým oblastem nasazení podle požadovaných výkonů. Vybaveny jsou hasicím systémem, měření elektrické energie, nebo třeba Wi-Fi síť pro diagnostiku a přenos dat. Samozřejmostí je provoz ve vícenásobném



Na snímku z 11. dubna 2023 je zachyceno dvojče Vectronů 393.002 a 383.011 ve stanici Bruck an der Mur s vlakem do Itálie. FOTO: ERICH NÄHRER

řízení v zemích, kde správce infrastruktury takovýto provoz umožňuje.

Lokomotivy 393.001 a 393.002 jsou vybaveny pomocným dieslovým motorem (DPM – Diesel Power Modul) pro provoz na kolejích bez trakčního vedení, například při posunu na manipulačních kolejích nebo vlečkách. Modul DPM se skládá z dieslového agregátu a palivové nádrže. Jako dieslový motor je použit řadový šestiválcový motor s objemem 3,2 l. Palivová nádrž je umístěna v podpodlažní části lokomotivy. Motor splňuje emisní limity IIIB dle směrnice 2004/26/EG. DPM má diesel-elektrické předehřívání okruhu chladicí kapaliny a oleje, které zajišťuje nahřátí alespoň na minimální spouštěcí teplotu –10 °C. Předehřívací zařízení je vybaveno spínacími hodinami. Lze předvolit čas zahájení topení v období až 7 dní. Je možné naprogramovat 3 spínací časy, přičemž je možné aktivovat pouze jeden. Při nízkých teplotách se doporučuje zvolit dobu předehřívání nejméně 1 hodinu, aby bylo

možné motor spustit. Změna z elektrického režimu na režim DPM a naopak může být provedena i za jízdy. Lokomotiva disponuje režimem Boost – tento režim znamená, že se vypne veškerý komfort, jako je vytápění, klimatizace a podobně a DPM se poskytne vyšší výkon pro trakci. Tím se odlehčí palubní síť.

Nové stroje jsou primárně určeny pro provoz v Rakousku a Německu. Mohou se však podle potřeby objevit i v Maďarsku, na Slovensku nebo na tratích v České republice. Lokomotivy jsou opatřeny zajímavým reklamním polepem připomínajícím jak region, ve kterém budou pobočkou primárně nasazovány, tak příslušnost k mateřské společnosti ČD Cargo.

PETR ŘÍHA

Základní technické údaje řady 393

Výrobce	Siemens
Počet u ČD Cargo	2
Rok výroby	2023
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	Bo' Bo'
Trakční systém	15 kV stř., 25 kV stř.
Délka přes nárazníky	18 980 mm
Služební hmotnost	90 t
Regulace výkonu	pulzní
Trakční motory	1TB2723-0GA02
Výkon modulu DPM	180 kW
Velikost nádrže	350 l
Tažná síla	320 kN
Max. výkon na obvodu kol v el. modu	6 400 kW
Brzdná síla EDB	150 kN
Výkon EDB	6 400 kW
Maximální rychlost	200 km/h

Vectron Dual Mode u ČD Cargo

N Na veletrhu Innotrans v Berlíně byl v roce 2022 vystaven dvouzdrojový Vectron Dual Mode. Letos na jaře se tato lokomotiva objevila i v České republice.

Nejprve byla prezentována na základně ŽZO v Cerhenicích, poté byla krátce nasazena u dopravce ORLEN Unipetrol Doprava a od 3. do 14. dubna 2023 mělo lokomotivu od společnosti Siemens Mobility zapůjčenou ČD Cargo. Cílem zápůjčky bylo odzkoušení dieslového módu v prostředí ČD Cargo. Duální lokomotiva s obdobnými technickými parametry je totiž jedním z typů lokomotiv, která v budoucnu bude zařazena do flotily ČD Cargo, čemuž mj. odpo-

vídá i v tuto chvíli realizovaný průzkum trhu, kde je duální lokomotiva určena pro traťovou službu jedním z poptávaných typů lokomotiv. Na rozdíl od zkoušené lokomotivy 248.019, která je určena pro provoz na trakčním systému 15 kV, je však poptávána lokomotiva vybavená elektrickou výzbrojí pro provoz i na systému 25 kV/50 Hz a se způsobilostí k provozu také v České republice. Toto byl také hlavní důvod, proč nebylo možné lokomotivu 248.019 vyzkoušet na elektrifikovaných tratích. Během zápůjčky bylo dosaženo proběhu 4 063 km, spalovací motor byl v provozu celkem 134 motohodin. Nejvíce výkonů bylo s lokomotivou realizováno na pravobřežní trati mezi Děčínem – Mělníkem a Nymburkem.

Objevila se však také například v Berouně a zajímavostí bylo její nasazení na neelektrifikované trati mezi Děčínem a Českou Lípou. Zpětná vazba z provozu byla převážně pozitivní a týkala se především výkonu lokomotivy a udržení vysoké rychlosti s těžkými vlaky i ve stoupání. Například v úseku Polepy – Hoštka se stoupáním 15 promile došlo během jízdy vlaku

o celkové hmotnosti přes 1 800 tun k poklesu rychlosti z 80 km/h jen na 72 km/h. Ve spolupráci se Siemensem je dále vyhodnocována spotřeba nafty za účelem srovnání s ostatními dieslovými lokomotivami ČD Cargo určenými pro traťovou službu.

DAVID JELÍNEK, MICHAL ROH



Lokomotiva 248.019 s kontejnerovým vlakem do Mělníka FOTO: MICHAL ROH

Představujeme útvary generálního ředitelství ČD Cargo (15.)

Odbor provozních technologií

Odbor provozních technologií vznikl 1. srpna 2020 sloučením dvou do té doby samostatných odborů – odboru technologie a organizace dopravy (O13) a odboru plánování kapacit (O14). Tímto sloučením vznikl poměrně velký odbor s téměř 80 zaměstnanci. V současné době však, po převedení části agendy na nově vzniklý odbor bezpečnosti provozování drážní dopravy (O22) a po průběžné optimalizaci činností, tvoří tým odboru provozních technologií necelých 50 zaměstnanců.

Metodika

Náplní odboru je příprava technologií pro zajištění bezproblémové realizace obchodních případů v segmentu ucelených vlaků i jednotlivých vozových zásilek. Musí být zajištěna nejen kapacita dráhy a vlakové náležitosti, ale také musíme zajistit smluvní podmínky se spolupracujícími dopravci či zajistit splnění zákonných a smluvních podmínek pro obsluhu vleček. Pracovníci odboru se také podílejí na tvorbě interních norem a opatření souvisejících s provozní činností. Stejně tak je nedílnou součástí činnosti odboru metodická podpora provozu v oblasti technické služby vozové, podpora vývoje a realizace provozních informačních systémů, součinnost v oblasti zajištění přepravního provozu apod.

Struktura odboru a jeho činnosti

Odbor se skládá ze dvou oddělení. Do **oddělení plánování kapacit (O21/1)** náleží tři skupiny a jak již z názvu vyplývá, jeho hlavním úkolem je naplánovat kapacity pro realizaci obchodních případů ČD Cargo, maximálně nákladově a provozně efektivně připravit trasy a pokud jde

o mezinárodní přepravy, tak včetně koordinace se spolupracujícími dopravci. Následně je třeba tyto trasy pokrýt hnacími vozidly a lokomotivními čety včetně vytvoření oběhů hnacích vozidel a turnusů lokomotivních čet. Velmi důležitá je také příprava a správa plánu vlakovotvorby, který je základem pro přepravy v systému jednotlivých vozových zásilek. Tento komplexní systém se tvoří v úzké spolupráci s provozními jednotkami a právě ty pod metodickým vedením oddělení O21/1 připravují síť obsluh jednotlivých manipulačních míst v jejich atrakčních obvodech. Velmi důležitou a v poslední době stále náročnější činností je tvorba výlukových opatření dle vydaných výlukových rozkazů. Výluk v posledních letech přibývá a je čím dál náročnější jednotlivá opatření zkoordinovat tak, aby ČD Cargo dokázalo zajistit požadavky našich zákazníků. Nedílnou součástí náplně O21/1 je rovněž kalkulace provozních nákladů na základě požadavků úseku obchodu. Druhým oddělením je **oddělení podpory provozu (O21/2)**, které se taktéž skládá ze tří skupin. Náplní činnosti tohoto oddělení je uzavírání a správa smluv se spolupracujícími provozními subjekty – může se jednat například o spolupracující zahraniční dopravce či dodavatele služeb a výkonů. Velmi důležité je také komplexní zajištění agendy vleček. Součástí činnosti oddělení je také agenda technické služby vozové (TSV) a managementu kvality, jejímž cílem je mj. organizování a vyhodnocování technické kvality vozů a následně přijímání navazujících opatření souvisejících s technickými prohlídkami vozů. Významnou součástí činnosti je rovněž metodické řízení a přímá odborná podpora TSV v provozních jednotkách, zajištění zkoušek TV1 pro

vozmistry a řízení systému kvality (QMS TSV). Dále se oddělení podílí na vývoji a fungování provozních informačních systémů (PRIS, CNP, CVA). Pracovníci z tohoto oddělení dále metodicky řídí přepravní podmínky a jsou součástí při zajištění odborné způsobilosti zaměstnanců (školení, zkoušky). Portfolio činností v sobě zahrnuje také provozní analýzu a hodnocení provozních parametrů dle stanovených kritérií. Nelze opomenout ještě jednu významnou oblast metodického řízení zpracování místní technologie provozních pracovišť formou TDPP a GPPS. Důležitá je také činnost zástupce ČD Cargo v ATTI i ve VSP na mezinárodní úrovni.

Spolupráce

Jak již z výše uvedeného textu vyplývá, O21 zajišťuje širokou škálu činností, tudíž musí velmi intenzivně spolupracovat s dalšími odbory a organizačními složkami ČD Cargo. Z těch nejdůležitějších je třeba zmínit Řízení provozu Česká Třebová, provozní jednotky ČD Cargo, odbor obchodu, odbor hospodaření s kolejovými vozidly,

odbor řízení přeprav nebo odbor bezpečnosti provozování drážní dopravy. Vzhledem k expanzi ČD Cargo do zahraničí je také velmi důležitá komunikace s pobočkami a dceřinými společnostmi. Naprosto nezbytná je pak velmi úzká spolupráce se Správou železnic.

Projekty

Nad rámec běžné činnosti se zaměstnanci O21 podílí také na různých rozvojových projektech. Z těch interních je třeba zmínit projekt **řízení přeprav**, jehož cílem je zvýšení efektivity plánovacího procesu, realizace přepravy, monitoringu přepravy pro zákazníky a následného vyhodnocení. Dalším velmi důležitým projektem je **expanze** a zaměstnanci O21 v rámci něj pracují na adaptaci a uzpůsobení interních informačních systémů pro potřeby poboček ČD Cargo v Rakousku a Německu. Odbor provozních technologií má své zástupce i v několika pracovních skupinách sdružení **ŽESNAD.CZ**. V mezinárodním kontextu se zástupci O21 podílí na velkém množství projektů pod záštitou organizací jako **UIC**, či **FTE**. Pod záštitou organizace FTE se v současné době připravuje velmi důležitý projekt týkající se zajišťování kapacity dráhy. Jde o projekt **TTR** (Timetable Redesign), jehož cílem je sjednocení a zefektivnění systému tvorby jízdního řádu napříč Evropou, což by i pro ČD Cargo mohlo přinést dostupnější a kvalitnější kapacitu, a tudíž i větší konkurenceschopnost v celoevropském měřítku.

RADEK NEDOMLEL, ALOIS JANÁČ,
PAVEL FRÖMMELE



Přeprava jednotlivých vozových zásilek je důležitou součástí nabídky služeb ČD Cargo.

FOTO: TOMÁŠ SÁGNER

Děkujeme Ing. Radkovi Nedomlelovi řediteli odboru provozních technologií za představení odboru a dovolíme si mu položit několik doplňujících otázek.

► Váš odbor vznikl ze dvou dříve samostatných odborů a má opravdu široké pole působnosti. Jeho řízení je jistě náročné. Jak se Vám to daří zvládnout?

Nebudu si hrát na hrdinu a upřímně přiznávám, že je to často velmi náročné. Jak zmiňujete, pole působnosti je velmi široké, osobně mám však velké štěstí na kolegy a kolektiv, který na O21 máme. Pro každou činnost máme velmi kvalifikované a zkušené kolegy, zaměstnance, se kterými dokážeme nad jakoukoliv problematikou otevřeně diskutovat a najít nejlepší řešení. Časově je sice řízení O21 náročné, jelikož jsem však nadšenec do železnice a záleží mi na výsledcích ČD Cargo, nemám problém tento čas do ČD Cargo investovat a jsem velmi vděčný, že moji nejbližší dokážou tento stav akceptovat a podporují mě.

► Můžete nám na konkrétních případech přiblížit činnost obou Vašich oddělení?

Vzorovým případem za oddělení plánování kapacit může být příprava nového jízdního řádu pro rok 2024. V průběhu dubna byly v souladu s harmonogramem odeslány požadavky na zpracování tras pravidelných vlaků pro jízdní řád 2023/2024, což pro ilustraci představuje



Ing. Radek Nedomlel

FOTO: ARCHIV ČD CARGO

konstrukci a odeslání cca 1 700 tras vlaků. Dalším příkladem může být zpracování výlukových opatření v roce 2023 – ke konci dubna bylo evidováno již cca 210 vydaných opatření k výlukám včetně jejich případných změn.

Za oddělení podpory provozu bych zmínil smluvní zajištění externích výkonů dopravci SD-KD, LOKOTRAIN a ODOS pro zajištění výkonů ČD Cargo na území České republiky. Smluvně také zajišťujeme komplexní služby na

vlečkách významných zákazníků jakými jsou například elektrárna Chvaletice a BIOCEL Paskov. Od 1. ledna 2023 jsme převzali komplexní službu na vlečce „VEOLIA ENERGIE ČR – KRNOV“. Velmi důležité je také rozšíření elektronizace podeje a dodeje zásilek u přepravců včetně jejich podpory – aktuálně máme 1 613 registrovaných zákazníků využívajících elektronický nákladní list.

► Plánujete dálkovou vlakovotvorbu. Jakým způsobem je řešena ta místní, jízdy manipulačních vlaků apod.? Nebylo by lepší vše řešit centrálně?

Místní vlakovotvorba a dálková vlakovotvorba jsou spojené nádoby a je naprosto nutné je tvořit a posuzovat společně ve vzájemné spolupráci O21 a provozních jednotek. V současné době O21 metodicky vede jednotlivé provozní jednotky při tvorbě sítě Pn a Mn vlaků v oblasti dané provozní jednotky. V minulosti byly i místní obsluhy plně v kompetenci O21, v roce 2020 došlo ke zvýšení kompetencí provozních jednotek právě vzhledem ke znalosti místního know-how a úzké komunikaci s dotčenými zákazníky. Celý proces však průběžně monitorujeme a vyhodnocujeme a pokud by se ukázala možnost zefektivnění, určitě bychom to řešili.

► Při plánování technologií a kapacit musíte komunikovat i se zahraničními pobočkami. Co je na této komunikaci pro Vás nejdůležitější? Je správně nastavena?

Nejdůležitější je uvědomění si všech zúčastněných, že pobočky nejsou „pouze“ spolupracující dopravci, ale že to jsme my – ČD Cargo. Osobně si troufám říct, že plánovací proces ve spolupráci s pobočkami funguje správně, vzhledem k narůstajícímu počtu přeprav a kapacit do těchto přeprav vložených považují za nutné intenzivně pracovat na softwarových řešeních pro snazší plánování právě těchto přeprav ve spolupráci s pobočkami.

► Ve Vaší gesci je i provozní technologie. Potýkáte se při jejím plánování s nedostatkem provozních zaměstnanců, případně v jakých lokalitách?

Nedostatek provozních zaměstnanců je bohužel celosíťovým problémem a vzhledem k věkové struktuře provozních zaměstnanců považují za naprosto nezbytné jej prioritně řešit. Jako exemplární případ si dovoluji uvést oblast PP Nymburk, kde tento nedostatek v kombinaci se zvýšenou nemocností v prvním kvartále roku 2023 vyvolal natolik kritickou situaci, že bylo nutné od 6. března přistoupit k mimořádné změně vlakovotvorby. Za tuto změnu bych touto formou velmi rád poděkoval svým kolegům, kteří v enormně krátkém čase dokázali připravit celosíťové řešení a pomohli tak udržet vlakovotvornou síť plně funkční.

Děkuji za rozhovor

PŘIPRAVILA: MICHALA GRÜNBAUM

Bezpečnost v železničním provozu

1) Výběr nejzávažnějších mimořádných událostí (MU) za 1. čtvrtletí 2023

• Dne 16. února 2023 došlo na vlečce LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan (odbočující z celostátní dráhy Plzeň hl. n. – Klatovy ve stanici Chlumčany u Dobřan) k těžké újmě na zdraví vedoucího posunu, který jel na prvním voze v čele sunutého posunového dílu a dostal se do kontaktu se zbožím, uskladněným na paletách v průjezdném průřezu pojezděné koleje. Při MU současně vznikla škoda jak na drážních vozidlech, tak i na uskladněném zboží.



• Dne 27. 02. 2023 došlo v železniční stanici Lovosice (trať výhybna Praha-Bubeneč – Děčín hl. n.) při posunu sunutím ke srážce posunového dílu s odstaveným vozem, k jeho vykolejení a k následnému poškození betonového zarážedla a budovy stojící za zarážedlem. Mimořádná událost se naštěstí obešla bez újm na zdraví zaměstnanců, ale vznikla při ní značná škoda na drážních vozidlech, na železničním svršku a na budově.



• Dne 19. března 2023 došlo v železniční stanici Mělník (trať Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ) při sunutí soupravy 18 nákladních vozů k prudkému najetí do odstavené soupravy 12 nákladních vozů, která se následně dala do pohybu a prorazila zarážedlo na konci kusé koleje. První vůz při tom vykolejil oběma podvozky a převrátil se. Mimořádná událost se naštěstí obešla bez újm na zdraví zaměstnanců, ale vznikla při ní značná škoda na drážních vozidlech a na železničním svršku.



2) Novinky v oblasti předpisů, interních norem a opatření

K 1. dubna 2023 došlo ke změně interních norem ČD Cargo týkajících se provozování drážní dopravy. Důvodem je zejména zapracování podnětů získaných z přípravného řízení k vydání Jednotného osvědčení o bezpečnosti zaslaných od národních bezpečnostních úřadů (drážních úřadů) a evropské železniční agentury. To vše bylo nutné, aby naše společnost mohla přistoupit k podání žádosti o získání Jednotného osvědčení o bezpečnosti, bez kterého nelze provozovat drážní dopravu. K začátku dubna 2023 byl vydán IL 8/2023 Ř O22, který podrobně informoval o všech změnách IN a také o nově vydaných Prováděcích ustanovení (PU):

- PTs9-B-2011 Provozování drážní dopravy (7. změna);
- PU-2-C-2022 Přejímka a předávka vlaků s jinými dopravci, „tiché vozy“, posun s vozy v držení jiného dopravce (1. změna);
- PU-13-C-2023 PRIS – postupy a činnosti – nové PU;
- PTs10-B-2011 Lokomotivní čtyři (4. změna);
- KV3-B-2010 Provoz a obsluha brzdových zařízení ŽKV (5. změna);
- KV4-B-2022 Provoz hnacích vozidel (1. změna);
- ORs34-B-2009 Metodika kontrolní činnosti úseku provozu (3. změna);
- ORs-80-B-2022 Hlášení a šetření mimořádných událostí v ČD Cargo, a.s., (1. změna);
- PU-3-C-2022 Prováděcí ustanovení k PERs28-B-2009 (2. změna).

3) Nehodovost v roce 2022

Z pohledu vývoje nehodovosti evidujeme v roce 2022, po předchozím poklesu celkového počtu mimořádných událostí v roce 2020, opět další mírný nárůst, a to i v porovnání s rokem 2021 (viz graf č. 1). Za rok 2022 eviduje ČD Cargo jako provozovatel dráhy a provozovatel drážní dopravy celkem 241 mimořádných událostí. Z toho se jedná o dvě vážné nehody, 48 nehod a 191 incidentů. Příčinou obou vážných nehod byla nedovolená jízda drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu. Jen připomeňme, že v prvním případě se jednalo o srážku vlaku NEx 43404 dopravce Rail Cargo Carrier – Czech Republic s odjíždějícím vlakem Pn 52479 dopravce ČD Cargo na výhybce č. 5 ve stanici Prosenice, po předchozím projetí návěstí „Stůj“ na návěstidle S1 vlakem NEx 43404. V druhém případě se jednalo o srážku vlaku Ex 516 dopravce České dráhy se samostatně jedoucím posunovým hnacím drážním vozidlem dopravce ČD Cargo mezi výhybkami č. 52 a 53 ve stanici Bohumín po předchozím projetí návěstí „Stůj“ na návěstidle L2 vlakem Ex 516.

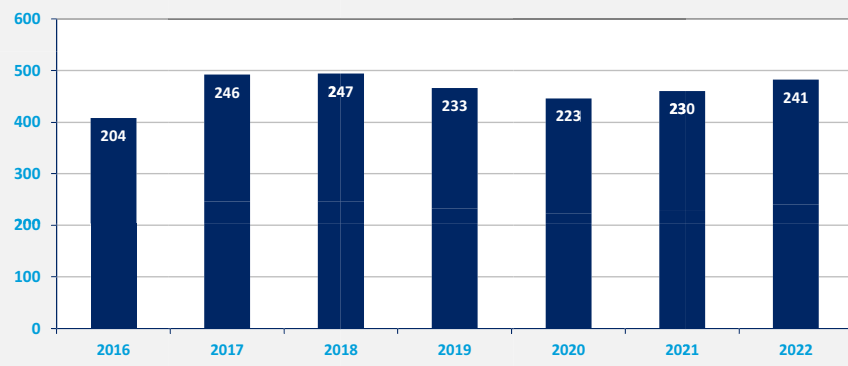
V roce 2022 při provozování drážní dopravy naší společností utrpělo újmu na zdraví s následkem smrti celkem 17 osob, 24 osob bylo zraněno, z toho 15 zaměstnanců ČD Cargo. Zde je nutné zmínit, že se pro naši společnost jedná opravdu o jedno z nejvyšších čísel v historii. Výrazný vliv na to měla třeba srážka naší posunující lokomotivy v Bohumíně, kde utrpělo újmu na zdraví celkem 4 naši zaměstnanci, ale také nepřijemná série mimořádných událostí se zraněním zaměstnanců v druhé polovině roku, která se bohužel přenesla i do začátku roku 2023.

V roce 2022 vykolejilo celkem 23 hnacích vozidel a 66 vozů. Poškozeno bylo 103 hnacích vozidel a 44 vozů. Je zřejmé, že se v převážné míře jednalo o drážní vozidla ČD Cargo. Celková odhadovaná výše škod ze všech mimořádných událostí je vyčíslena na 413 milionů Kč. Jedná se o nejvyšší částku od vzniku ČD Cargo. Je však nutno podotknout, že jen částka z vážných nehod v Bohumíně přesahuje 240 milionů Kč.

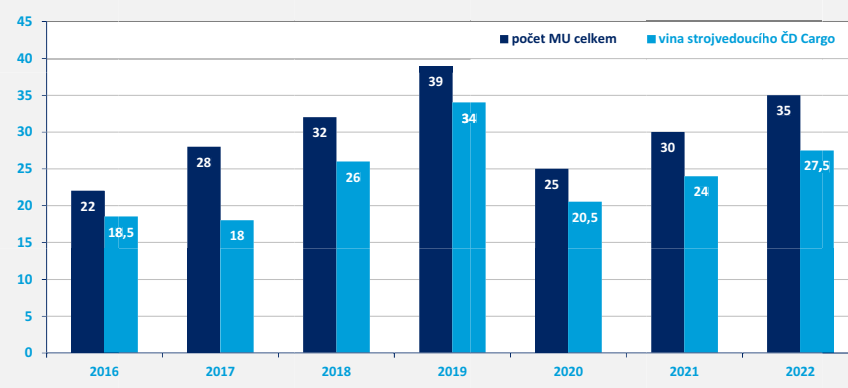
Významným ukazatelem je počet mimořádných událostí zaviněných zaměstnanci ČD Cargo. Tady se není opravdu čím chlubit. V roce 2022 jsme dosáhli historicky nejvyššího procentuálního podílu odpovědnosti zaměstnanců za vznik mimořádných událostí. Největší podíl na této skutečnosti mají strojvedoucí, kteří zavinili celkem 56,5 % případů a dále pak členové posunové čtyry (vedoucí posunu + posunovači) s 41,8 %. Z pohledu sledování jsou velmi důležité mimořádné události charakterizované jako srážky drážních vozidel, vykolejení drážních vozidel, a především pak jako nedovolená jízda drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu. Jak je vidět výše u vážných nehod z roku 2022, tento poslední typ může vést k vážným následkům, a proto je tato oblast pečlivě sledována. Velmi stručně se zmíním, že v roce 2022 evidujeme 35 těchto mimořádných událostí (graf č. 2) a strojvedoucí ČD Cargo mají odpovědnost za 27,5 případů. Jak je zřejmé z grafu č. 3, tak po poklesu v roce 2020 má hodnota opět vzrůstající tendenci. V březnu 2023 bylo na bezpečnostní komisi ministra dopravy na toto téma uvedeno několik prezentací. Jako jeden ze sledovaných prvků byla uvedena délka praxe nejčastěji chybujících strojvedoucích. Jen zmíním, že údaje evidované u zaměstnanců ČD Cargo se v principu shodují s údaji evidovanými třeba Drážní inspekcí. Nejčastěji chybují u tohoto typu mimořádných událostí strojvedoucí s délkou praxe do 5 let. Z pohledu věku se pak nejčastěji jedná o strojvedoucí v rozmezí 41 až 50 roku života. V roce 2022 se jednalo o 2,51 % strojvedoucích v dané věkové kategorii. Všechny výše uvedené informace jsou opravdu jen malou ukázkou evidence a statistiky, „nudné“ vědy s cennými údaji, a jsou základem pro stanovování a hodnocení bezpečnostních cílů naší společnosti. O těch ale zase někdy přistě.

JAN HNILICA, MILAN MAŠEK, MIROSLAVA RAŠKOVÁ
FOTO: VYŠETŘOVACÍ SPISY

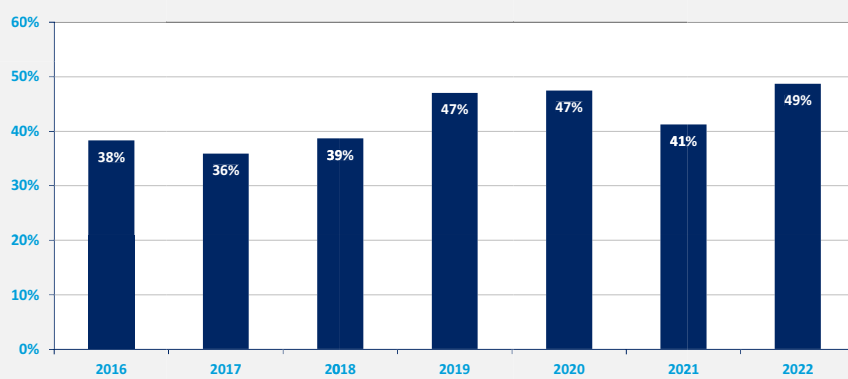
GRAF č. 1 - Vývoj celkového počtu MU



GRAF č. 2 - Nedovolená jízda za návěstidlo zakazující jízdu



GRAF č. 3 - Podíl odpovědnosti zaměstnanců ČD Cargo za vznik MU



GRAFY: LEONA PECKOVÁ

Taktické cvičení hasičů Správy železnic

V úterý 25. dubna 2023 krátce po deváté hodině obdržel ústřední dispečer ČD Cargo hlášení o mimořádné události: „Na trati Milotice nad Opavou – Bruntál, v km 70,6 došlo k nárazu PMD do stromu. Zároveň došlo k úniku kyseliny sírové z cisternového vozu.“ Naštěstí se nejednalo o skutečnou mimořádnou událost. Únik nebezpečné látky z cisterny na nepřístupném místě železniční trati byl jen námětem taktického cvičení Hasičského záchranného sboru Správy železnic (HZS SŽ).

Nejednalo se o první případ spolupráce HZS SŽ s ČD Cargo. Podobné cvičení se uskutečnilo v minulosti v Petrovicích u Karviné, další v nedávné době v Horním Dvořišti. Železniční hasiči tentokrát využili výluky traťové koleje mezi stanicemi Milotice nad Opavou a Bruntál k cvičení v nepřístupném terénu, ČD Cargo zajistilo lokomotivu a cisternový vůz. Při simulované nehodě vlak najel do stromu spadlého před tunelový portál. Kusy stromu se dostaly pod cisternový vůz, kde poškodily výpustné potrubí. Strojvedoucí spolu s vlakvedoucím jdou zkontrolovat škody, nadýchají se par kyseliny a po ohlášení mimořádné události upadnou do bezvědomí.

V rámci cvičení byla prováděna záchrana zraněných osob, poskytnutí předlékařské péče

a vzhledem k náročnosti terénu jejich přeprava na přístupné místo k předání do lékařské péče. Byly vytyčeny ochranné zóny, provedeno úplné zatěsnění úniku z cisterny a ta byla připravena na přetažení do stanice Bruntál. V poslední etapě cvičení pak probíhaly likvidační práce – ředění úniku kyseliny, neutralizace, odběr vzorků a dekontaminace technických prostředků použitých v nebezpečné zóně. Kromě jednotek HZS SŽ z Ostravy a Přerova se taktického cvičení zúčastnily i jednotky HZS Bruntál a Rýmařov, jednotky Sboru dobrovolných hasičů z Bruntálu, Vrbna pod Pradědem a Krnova se svojí technikou.

Vzhledem k těžko přístupnému lesnatému terénu, z příjezdového místa zásahových vozidel k místu zásahu to bylo do kopce přibližně 250 metrů, byla použita různě variabilní vozidla, například různé typy cisternových automobilových stříkaček (CAS), terénní šestikolka CanAm Bombardier dobrovolných hasičů z Vrbna pod Pradědem, která zde byla použita pro přepravu zraněných, technický automobil (TA) dvoucestný uzpůsobený pro jízdu po kolejích, kterým jednotka HZS Správy železnic dopravila potřebnou protichemickou výbavu k místu nehody z železničního přejezdu v Miloticích nad Opavou. ANK – automobilní nosič kontejnerů s chemickým kontejnerem (CHK) a v neposlední řadě také pásové vozidlo Bruntálských hasičů Hågglunds, které slouží jak pro dopravu hasičů, tak



pro evakuaci a transport zraněných či záchranou osob. V podlaže nákladového prostoru jsou oka pro uchycení transportních nosítek, která jsou standardní výbavou stroje. V základním vybavení stroje nechybí hasiči přístroje, variabilní ruční vyprošťovací nástroj, lékárníčka, rozbíječ skla a řezač pásů. Do úchyty lze umístit i standardní dýchací přístroje.

Při cvičení byl také vyzkoušen dron – bezpilotní letecký systém HZS Správy železnic. Optická kamera s vysoce rozlišovacím zoomem umožňuje přístroj využít právě pro průzkum v náročném či nepřístupném terénu či oblastech, které znemožňují přístup běžnou technikou. U události nejen s nebezpečnou látkou, jako bylo v tomto případě, lze provádět průzkum z bezpečné vzdálenosti, aniž by byli ohroženi hasiči. Základní výbava obsahuje dron, termokameru, optickou kameru s funkcí fotoaparátu a zaznamenání videa, přijímací zařízení s příjmem obrazu z nesené kamery, který je přenášen do štábu velitele zásahu na zobrazovací zařízení. Lze tak nejen získat detailnější informace z průzkumu, ale rovněž identifikovat překážky, počítat s okolnostmi, které by mohly způsobovat komplikace zásahu, např. velikost a směr šíření mraku par odpařujících se z uniklé kyseliny, nebo určení nejsnadnějšího přístupu k mimořádné události a nalézt tak optimální řešení.

Drážní hasiči si na místě rovněž vyzkoušeli

možnosti satelitního spojení s podporou Wi-Fi signálu. Jednak pro přenos záznamů z dronu ke štábu velitele zásahu, ale taktéž z důvodu spojení mezi zasahujícími hasiči, základnou a ostatními složkami IZS v případě nedostatku signálu mobilních operátorů v lesnatém a kopcovitém terénu, v tunelu a jeho blízkosti.

Cvičení se jako pozorovatel zúčastnila i Mgr. Alena Zátokková, hlavní bezpečnostní poradce RID/ADR společnosti ČD Cargo. Vzhledem k probíhajícímu získávání jednotného osvědčení dopravce ČD Cargo, a.s. u evropské železniční agentury ERA, kdy jedním z posuzovaných kritérií je také zvládnutí mimořádných situací, byla prověřována i znalost ohlašovací povinnosti zaměstnanců naší společnosti.

Hlavní činností Hasičského záchranného sboru je ochrana životů, zdraví a majetku obyvatel a životního prostředí při mimořádných událostech. Pro účinnou likvidaci vzniklé mimořádné události je důležité, aby členové jednotek požární ochrany přesně věděli co, jak a proč mají v dané situaci dělat, včetně koordinace s dalšími složkami integrovaného záchranného systému a v případě nehody na železnici i s dopravci. Právě proto mají podobná taktická a prověřovací cvičení velký význam. ČD Cargo je na další spolupráci s HZS SŽ připraveno.

MICHAL ROH

FOTO: HZS SŽ OSTRAVA



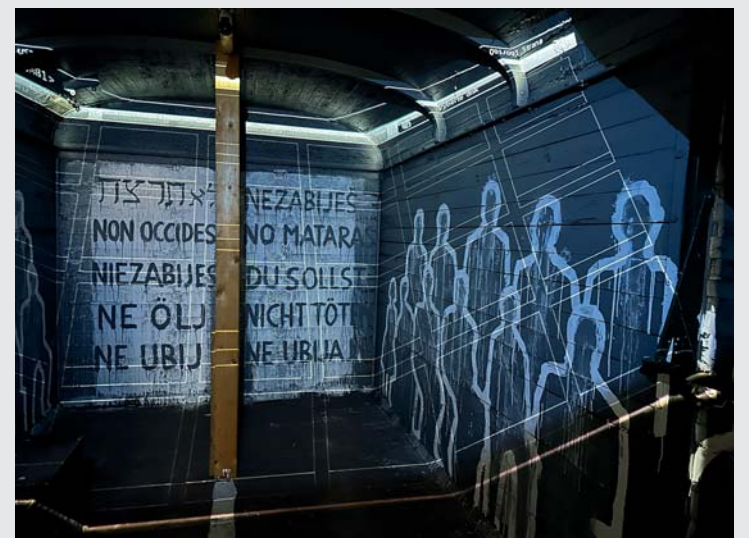
ČD Cargo – hlavní partner projektu Vlak Lemkin

Vlak Lemkin, s vozy ČD Cargo jako hlavního partnera, se v pondělí 24. dubna 2023 odpoledne vydal na symbolickou cestu, aby šířil odkaz Rafaela Lemkina, autora pojmu genocidy a Úmluvy OSN o zabránění a trestání zločinu genocidy z roku 1948.

Židovský právník Rafael Lemkin se narodil v roce 1900 na území dnešního Běloruska. Celá Lemkinova rodina a příbuzní v počtu téměř padesáti lidí zahynuli v nacistických vyhlazovacích táborech. On sám se už od třicátých let snažil prosadit trestní stíhání válečných zločinů. Úsilí Rafaela Lemkina bylo korunováno v prosinci 1948, kdy Organizace spojených národů přijala Úmluvu o zabránění a trestání zločinu genocidia. Samotný termín genocida je Lemkinovým výtvozem. Vytvořil ho již v roce 1944 spojením řeckého „génos“ (rasa) a latinské přípony „-cidium“ (zabít). Za projektem Vlak Lemkin stojí Centrum studií genocid z Terezína, konkrétně pánové Pavel Chalupa a Šimon Krbec. S terezínským centrem úspěšně spolupracovalo ČD Cargo i v minulosti při realizaci podobně zaměřeného Vlaku Lustig.

Ten prostřednictvím divadelní hry Modlitba pro Kateřinu Horovitzovou připomněl památku obětí holocaustu. „Není to jen o holocaustu,“ připomněl předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth na slavnostním zahájení projektu na pražském Masarykově nádraží. „Současná doba je plná zloby, násilí a intolerance. Nedaleko nás řádí

válečný konflikt, do Evropy míří tisíce uprchlíků, kteří přišli o svůj bezpečný domov a ekonomická situace také není úplně jednoduchá. To vše ještě eskaluje vlivy, které jsem zmínil. O to větší důležitost projektu Vlaku Lemkin přikládám. Je třeba šířit osvětu zejména mezi mládeží a předcházet šíření násilí a xenofobie,“ uzavřel své vystoupení Tomáš Tóth.



Vlak je sestavený ze čtyř služebních vozů – „hytláků“ s multimediální expozicí a salónního vozu ČD Cargo, kde probíhají semináře s žáky a studenty. Navštívit multimediální expozici vlaku Lemkin bude možné v Praze na Masarykově nádraží, Kolíně, Rakovníku a v Ústí nad Labem na Střekově.

Více informací o tomto projektu naleznete na: <https://www.genocidestudies.cz/tag/lemkin/>

TEXT A FOTO: MICHAL ROH

Akrobati v oblacích

Dnešní díl seriálu o zajímavých zálibách zaměstnanců ČD Cargo nás vynese doslova do oblak. Tam to všechno začíná a na zemi s padákem končí. Květnovou reportáž totiž budeme věnovat profesionálnímu parašutismu.

Parašutismus jako takový spadá do kategorie leteckého sportu, při kterém sportovec opustí volným pádem letadlo ve výšce přibližně od 700 do 4 000 metrů nad úrovní terénu. Po několika metrech volného pádu nastane druhá fáze – let na otevřeném padáku s následným přistáním přímo na zemi. Parašutismus se provozuje celosvětově a s profesionální úrovní parašutismu je



spojeno především armádní odvětví. Žijeme však v době, kdy jsou letecké akrobatické seskoky čím dál více vyhledávané i „obyčejnými“ lidmi, co si chtějí seskok vyzkoušet na vlastní kůži. Zde se pak bavíme o tandemovém skoku, při kterém je pasažér připoután speciálním postrojem ke zkušenému parašutistovi (tandempilotovi), který celý seskok řídí. V případě zájmu o samostatný seskok musí pasažér/skokan absolvovat základní, minimálně 10hodinový výcvik.

Tolik tedy základní fakta o parašutismu a nyní se již budeme věnovat profesionálům z řad ČD Cargo. Parašutismu se aktivně věnuje paní **Bc. Daniela Macichová**, dopravní dispečerka z PJ České Budějovice a také **Ing. Jan Bečka**, vedoucí provozního pracoviště Plzeň. Oba jsou členy stejného Aeroklubu v Plzni.

► Oba jste zmínili, že jste členy stejného aeroklubu. Mohli byste našim čtenářům více přiblížit jeho činnost? Od kdy se věnujete parašutismu?

DM: Oba jsme členy Aeroklubu Plzeň-Bory, který provozuje svoji činnost na letišti v Líních u Plzně. Tento paraklub má cca 200 členů provozujících mnoho disciplín, které parašutismus nabízí. Jde například o přesnost přistání, volnopádové disciplíny, wingsuit flying, Relative Work RW, Canopy Piloting a další. Aeroklub také nabízí zážitkové tandemové seskoky pro ty, kteří si chtějí vyzkoušet volný pád a let na padáku při seskoku z letadla s kvalifikovaným instruktorem, aniž by potřebovali jakýkoliv výcvik. Je také možnost se účastnit základních kurzů a výcviku, které také náš aeroklub organizuje pro nadšence, již si chtějí skočit sami nebo se chtějí začít věnovat profesionálnímu parašutismu. Na letišti Líně je mimo jiné také možné realizovat koučované tréninky, a to včetně tréninků Armádního družstva Dukla Prostějov a Parašutistické ženské reprezentace České republiky v přesnosti přistání. Několikrát do roka se konají i tzv. propagační seskoky, při kterých je parašutismus přiblížen veřejnosti.

Plzeňský aeroklub je navíc organizátorem leteckých dnů a závodů (závody Českého poháru, Mistrovství republiky, para-ski). V tomto roce připravujeme závod, jenž je součástí Světového poháru, a který bude mít v České republice, konkrétně na letišti v Klatovech, premiéru. Bude to vrcholná akce, které by se mělo zúčastnit na 300 závodníků z mnoha zemí. Proběhne ve dnech 21. - 23. července 2023 a doufáme, že se v dalších letech stane tradičním závodem.



Je však nutné podotknout, že takto bohatá činnost našeho aeroklubu by nebyla možná bez našeho předsedy pana Bečky, který obětavě, až otcovsky vede náš klub a jako obrovský srdcař nás inspiruje a motivuje. I díky němu má náš paraklub tak rozsáhlou členskou základnu, široký záběr aktivit a také velice přátelskou atmosférou lákající sportovce i ze sousedních aeroklubů.

Já se sportovnímu parašutismu věnuji od roku 1994, kdy jsem se stala členkou Aeroklubu Hořovice a od roku 2012 jsem členkou Aeroklubu Plzeň. Tam jsem našla větší podporu pro moji disciplínu, kterou je přesnost přistání, a kde se nachází i více parašutistů, kteří se této disciplíně věnují. Jsem členkou Parašutistické ženské reprezentace České republiky v přesnosti přistání a letišti Líně je mým hlavním tréninkovým místem.

JB: Členem Aeroklubu Plzeň jsem od roku 1992, od roku 2000 zastávám funkci předsedy tohoto sportovního klubu.

► Naznačili jste, že nejste jediní zaměstnanci ČD Cargo, kteří se v okolí věnují parašutismu. Kolik dalších kolegů v klubu máte, můžete některé jmenovat?

JB: Tomuto sportu se z našich kolegů v provozním pracovišti Plzeň věnují či věnovali strojvedoucí pánové Kol-

cun, Kylian a Vyskočil. Několik dalších podstoupilo základní parašutistický výcvik.

► Jakým způsobem a jak často probíhají tréninky na soutěže v Mistrovství Evropy a Mistrovství světa? Pane Bečko, předtím, než jste se stal předsedou Aeroklubu – závodil jste také na soutěžích?

JB: Výkonnostní sportovci se v rámci klubu věnují individuálně či týmově fyzické přípravě a vlastním tréninkovým seskokům. Ty jsou organizovány s četností 1 - 2x týdně, převážně o víkendech. V průběhu zimní sezóny se tato četnost snižuje v závislosti na počasí. Ohledně vrcholných soutěží, jako je Mistrovství světa a Evropy, tak ty se konají každý druhý rok. Série Světového poháru je pořádána každoročně a sestává cca ze šesti závodů, které se organizují v několika evropských zemích (Chorvatsko, Slovinsko, Itálie, Rakousko, Švýcarsko a letos poprvé i v České republice). Závodů první kategorie, Mistrovství Evropy se letos konají v Itálii. Mojí snahou je se závodů a sportovnímu parašutismu věnovat i nadále, takže se soutěžím věnuji aktivně i v současné době.

► Paní Macichová, jste držitelkou několika titulů, mohla byste se pochlubit těmi nejvýznamnějšími?

DM: Jsem držitelkou titulu Mistryně Evropy z roku 2015, kde se soutěžilo v Bulharsku. Dále jsem několikrát získala mistryně ČR a párkrát jsem zvítězila v jednotlivých závodech Série světového poháru.

► Od kolika let byste doporučili vyzkoušet tento typ sportu?

JB: Výcvik a sportovní činnost mládeže je v oblasti sportovního parašutismu možná od 15 let (se svolením rodičů), jinak od 18 let. Aeroklub Plzeň organizuje sportovní tým juniorů ve věku 15 až 23 let. Zájemcům z řad mládeže vřele doporučujeme začít co nejdříve to lze, tzn. po dovršení 15 let věku.

► Hraje v parašutismu prim adrenalin ze skoku z výšky nebo se dá regulérně přirovnat k jakémukoliv jinému sportu?

DM: Na počátku této sportovní aktivity hraje adrenalin bezesporu velkou roli, v dalších seskocích se jedná spíše o běžnou sportovní disciplínu. Ale přesto zde stále musí být respekt a ostražitost, který nám dovoluje tento krásný sport dělat bezpečně a bez nehod.

Děkuji za rozhovor a přeji vám oběma mnoho dalších úspěšných seskoků.

MICHALA GRÜNBAUM

FOTO: ARCHIV DANIELY MACICHOVÉ

Pozvánka

ČD Cargo, a. s., člen Skupiny ČD a největší český nákladní železniční dopravce, se prezentuje na mezinárodním železničním veletrhu a konferenci

RAIL BUSINESS DAYS

OSTRAVA | TROJHALÍ KAROLINA

5. - 7. června 2023

Dovolujeme si vás pozvat k návštěvě veletrhu a prezentaci ČD Cargo:

- vnitřní expozice
- exponáty na kolejové ploše



www.cdcargo.cz

Za Permoníky do Oslavan



Dnešní cestopis nás zavede na jih Moravy, do oblasti ležící jen 20 km západně od Brna, který byl ještě v nedávné minulosti úzce spjatý s těžbou černého uhlí. Ta byla na Oslavsku zahájena okolo roku 1755, v severní části revíru u Zastávky se začalo uhlí těžit v roce 1788, i když první záznamy o nálezů uhlí v této oblasti pocházejí z roku 1769.

Vytěžené uhlí bylo do nedalekého Brna nejprve odváženo koňskými povozy. Tato přeprava však byla drahá a problémy působilo i rozkrádání a pančování uhlí během jízdy. To byly také hlavní důvody pro výstavbu Brněnsko-rosické dráhy BRE (Brünn-Rossitzer Eisenbahnunternehmung) z rosického nádraží v Brně (dnes Brno dolní nádraží) do stanice Boží Požehnaní (dnes Zastávka u Brna). Nákladní doprava na trati byla zahájena v lednu 1856, osobní vlaky se mezi oběma stanicemi rozjely 1. července 1856. Je zřejmé, že společnost se zaměřovala na přepravu uhlí a osobní doprava byla druhořadá. Odpovídal tomu i vozový park společ-



Lokomotiva Henschel 12311 z roku 1913 se s osobním vlakem ze Zastávky blíží do konečné stanice v areálu Muzea průmyslových železnic.

šť Jindřich II, jehož vlečkové koleje odbočovaly v kilometru 2,7 hlavní trati. Jako zajímavost můžeme uvést, že důl Jindřich II byl s hloubkou 1 458 m nejhlubším uhelným dolem v tehdej-

ských zemích. Z Oslavan se elektrický proud odváděl pomocí dvojitého vedení o napětí 44 kV (nejvyšší napětí v tehdejší Rakousko-Uhersku) do Brna a okolí. V elektrárně bylo na počátku instalováno 6 kotlů a dva turbogenerátory. Později byla elektrárna několikrát rozšiřována a v roce 1960 byla pojmenována jako Elektrárna prosincové stávky Oslavany na paměť generální stávky v prosinci 1920. Téměř veškeré uhlí vytěžené v centrálním dole mířilo od roku 1969 po vlečce do Zastávky a odtud po tratích ČSD do oslavanské elektrárny. V roce 1974 byla zprovozněna 9 km dlouhá nákladní lanovka přímo do Oslavan a doprava uhlí po železnici téměř ustala. Těžba uhlí v Rosicko-oslavanském revíru byla ukončena na počátku roku 1992, 30. května 1993 byl zastaven i provoz oslavanské elektrárny, která přišla o hlavního dodavatele paliva. Navíc zásobování v podstatě celé Moravy převzala jaderná elektrárna v Dukovanech.

Seznámit se s historií hornictví a energetiky na Oslavsku a Zbýšovsku se můžete podrobně při návštěvě muzea v renesančním zámku v Oslavanech. Těšit se můžete nejen na

spoustu zajímavých informací, ale také třeba na funkční velín oslavanské elektrárny ze čtyřicátých let. Součástí muzea je i expozice hašičské techniky nebo expozice historického vývoje radiopřijímačů, televizorů, gramofonů a dalších elektrospotřebičů. Navštívit je možné i repliku důlní štol. Prohlédnout si můžeme i portál 3 km dlouhé dědičné štol na druhém břehu řeky Oslavy a odtud po schodech vystoupat k zážitkovému parku Permonium, kterému dominuje unikátní těžní věž bývalého dolu Kukla. Uhlí se zde těžilo v letech 1865–1973 v celkem 11 podzemních patrech v hloubce až 881 metrů. Poté těžní věž chátrala a od roku 2011 je přístupná veřejnosti. Vystoupat na ní můžete po 152 schodech nebo můžete využít panoramatického výtahu. Spolu s těžní věží dolu Simson ve Zbýšově jde o nejvýznamnější památku na hornickou minulost Oslavanska. V přilehlém parku Permonium pak rodiny s dětmi najdou spoustu atrakcí, například nadzemní bludiště ve stylu důlních chodeb. Vraťme se však k železnici. Poslední známá obsluha vlečky do zbýšovského dolu Jindřich II proběhla v roce 1997. V roce 2005 se jejím vlastníkem stává brněnské Muzeum průmyslových železnic (MPŽ), které ji přestavělo na rozchod 600 mm. MPŽ nabízí návštěvníkům nejen prohlídku expozice historických úzkorozchodných vozidel u bývalého dolu Jindřich II, ale v sezóně od dubna do září i svezení úzkorozchodnými vlaky vedenými parními nebo



Původní důlní lokomotiva DH 70 D1 z roku 1980 byla v MPŽ rekonstruována do podoby povrchové lokomotivy a nyní je nasazována na vozbu osobních vlaků.

nosti. V roce 1861 BRE požádala o koncesi k výstavbě další 5 km dlouhé tratě z Božího Požehnaní do Zbýšova, na kterou byla následně napojena celá řada důlních vleček. Jmenovat můžeme zbýšovské doly Simson, Jindřich a Antonín nebo Ferdinand u Babic. V roce 1873 je zbýšovská dráha prodloužena k dolu Anna v oslavanském katastru. V roce 1879 se majitelem BRE stává Rakouská společnost státní dráhy StEG (Österreichische Staatseisenbahngesellschaft). 4. června 1886 byla zahájena pravidelná doprava na trati ze Zastávky do Okříšek.

Na zbýšovské trati nebyla nikdy z technických (sklonové poměry) a provozních důvodů (silný nákladní provoz) zavedena pravidelná osobní doprava. Délka hlavní tratě do Zbýšova činila 4,9 km. Prodloužení k dolu Anna za Zbýšovem, které existovalo v letech 1873–1913, měřilo necelý 1 kilometr. Většina vytěženého uhlí mířila do Zastávky a dál, ale vozilo se i uhlí opačným směrem, neboť uhlí vytěžené v zastávkovém dole Julius mířilo do třídírný a uhelného prádla na důl Jindřich ve Zbýšově, kde se mísilo se zbýšovským. Velkou změnu do života dráhy přináší až rok 1969, kdy je otevřen centrální důl pro celý rosicko-oslavanský uhelný revír –

ším Československu. V roce 1966 přešla celá zbýšovská dráha od ČSD do majetku Rosických uhelných dolů.

Největším odběratelem uhlí z Rosicko-oslavanského revíru byla elektrárna v Oslavanech. Ta byla vybudována v letech 1911–1913 jako první přespolní velkokapacitní elektrárna v če-



Těžní věž bývalého dolu Kukla u Oslavan



Velín oslavanské Elektrárny prosincové stávky si mohou zájemci prohlédnout v Muzeu hornictví a energetiky na zámku v Oslavanech.

motorovými lokomotivami. Nastoupit do úzkorozchodných vlaků mohou zájemci přímo v železniční stanici Zastávka u Brna. Ze zajímavých exponátů ve sbírkách MPŽ můžeme jmenovat například elektrickou lokomotivu Siemens & Schuckert č. 13, která dříve byla v provozu v ústecké Spolchemii.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH

