

Cargovák



Úvodní sloupek

Vánoce jsou tady

Vždycky, když se pustím do psaní prosincového úvodníku, uvědomím si nebo se spíš leknu, jak ten čas letí. Vždyť to není tak dávno, co jsem se nad kouzlem Vánoc zamýšlel. Čas je opravdu relativní a každý ho vnímáme jinak. Pracovní směna z pátku 1. na sobotu 2. prosince určitě patřila k nejnáročnějším v letošním roce. To se pak těch 12 hodin zdá opravdu nekonečných. Naopak týden dovolené uteče a než se nadějeme, jdeme opět do práce. A tak je to samozřejmě i s dalšími věcmi a událostmi v životě. To příjemné je vždycky rychle pryč. A právě Vánoce a závěr roku jsou obdobím, kdy je příležitost méně se stresovat, zvolnit tempo pracovního i osobního života, setkat se s přáteli a věnovat se svým blízkým. Všichni si uvědomujeme, že zážitky a chvíle s našimi blízkými jsou nenahraditelné, ne vždy se však podle toho řídíme. Ale dost filozofování. Zima se své vlády ujala s plnou silou a třeba to letos vyjde a Vánoce budou bílé.

I když podle přísloví „Barbora na ledě, Vánoce na blátě“, to asi bude přesně opačně. Celý rok jsme vám přinášeli rozhovory s osobnostmi české železnice, informace o úspěšně realizovaných obchodních případech, stejně jako zajímavé zprávy ze zahraničí. Možná právě proto jsme se rozhodli, že prosincové vydání Cargováku bude trochu odlehčené. Rozhovor však chybět nebude a z úst předsedy představenstva Tomáše Tótha se mimo jiné dozvíte, co pro naši společnost letošní rok znamenal. Pevně věřím, že vás ale zaujme i zbylá část magazínu včetně přílohy o "Kozí dráze" a že si s chutí přečtete třeba o tom, jak rok 2023 vnímali někteří vaši kolegové a snad se vám bude líbit i prosincová strana 8, na které jste zvyklí se setkávat buďto s cestopisy nebo příspěvky z historie. Dovolte mi, abych všem čtenářům Cargováku poděkoval za přízeň, kterou nám věnujete, a všem železničářům, nejen těm z ČD Cargo, popřál pohodové Vánoce a do nového roku hodně zdraví a sil.

MICHAL ROH

Obsah

Zajímavosti z provozu – Cvičení HZS Správy železnic

05 Akciová společnost ČD Cargo dlouhodobě spolupracuje s Hasičským záchranným sborem a dalšími složkami integrovaného záchranného systému při realizaci různých námětových cvičení.



Odklonová vozba v Maďarsku

07 Nepřetržitě výluky si žádají přijetí mnohdy netradičních opatření. Nejen tomu tak pouze u nás v České republice, ale na přelomu října a listopadu byla v Maďarsku vyloučena část důležité mezinárodní tratě mezi stanicemi úseku Szárliget a Biatorbágy.



Krásnou zimní fotografii Jiřího Fišera pořízenou pod Zámeckým vrchem u České Kamenice si můžeme připomenout, že u ČD Cargo stále slouží „brejlovec“ 753.301. Nasazován je zejména na manipulační vlaky na Děčínsku a Českolipsku. Tento stroj byl vyroben v roce 1976 a svoji první provozní kariéru ukončil v roce 2013. Znovu oživen byl na podzim roku 2016 a na základě objednávek železničních fanoušků se s ním celkem často můžeme setkat i v čele osobních vlaků.

Rok 2023 rozhodně nebyl jednoduchý

R Rok 2023 se blíží ke svému závěru, nastává čas bilancování, pro mnohé pak i čas předsevzetí spojený s nástupem nového roku. Na to, jak si v končícím roce vedla naše společnost jsme se zeptali člověka nejpopulárnějšího, předsedy představenstva Tomáše Tótha.

► **Pane předsedo, jak byste zhodnotil průběh letošního roku? Byl těžší nebo lehčí než ten předcházející?**

Na tuto otázku není jednoduchá odpověď. Podobně jako v roce 2022, i v tom letošním jsme museli čelit celé řadě nových výzev, reagovat na růst nákladů a tím pádem častěji a zároven tvrdě vyjednávat s našimi dodavateli. Reagovat jsme museli i na situaci na globálním trhu spojenou s celou řadou nejistot a celkovým ochlazením ekonomiky. Obráceně díky menšímu množství výluk a nižším objemům jsme se mohli soustředit na kvalitu poskytovaných služeb. Obrovský tlak na kvantitu z roku 2022 byl tedy jednoznačně v tomto roce vystřídán tlakem na kvalitu a cenu přepravních služeb. Naše přepravy byly napadány konkurenčními dopravci a obráceně jsme akvírovali i my nové pozice, a to nejenom v tuzemsku, ale i v zahraničí. Tak já vlastně nevím, zda to byl rok lehčí nebo těžší, co ale mohu potvrdit, rozhodně to nebyl rok jednoduchý.

Vše začalo již na podzim 2022, kdy jsme museli zákazníkům trpělivě vysvětlovat, proč musíme mezitím zvýšit realizační ceny. Troufám si říci, že díky věcné a na profesionálně připravené argumentaci, většina obchodních partnerů naší cenovou politiku akceptovala. Tím to ale neskončilo. V průběhu roku jsme se museli vyrovnat s celou řadou faktorů, které negativně ovlivňovaly naše přepravy. Naštěstí se nám vyhnuly přírodní katastrofy. Co však zmínit musím, to je rozsáhlá výluková činnost probíhající téměř na celé infrastruktuře Správy železnic. Oddechli jsme si, když jsme konečně mohli opět jezdit bez omezení po „pětsetjedničce“, do toho však vstoupila nepřetržitá výluka v labském údolí do Německa, omezení provozu na „Ferdinandce“, na přechodu v Lanžhotu a mohl bych pokračovat. Velmi omezující byl i souběh některých výluk. Často slychávám, že jsme na prahu ekonomické krize, já si troufám tvrdit, že celý končící rok 2022 už jsme na krizi museli reagovat. Z věcí, které jsou příčinou určitého snížení našich přepravních objemů, musím zmínit pokles hutní výroby spojený se špatnou ekonomickou situací u jednoho z našich významných zákazníků, situaci na energetickém trhu spolu s teplým počasím v průběhu téměř celého roku, nestabilitu na trhu se dřevem a nelze nezmínit ani situaci v kombinované dopravě, která se stále ještě zcela nevzpamatovala z covidové pandemie, a kterou rovněž významně ovlivňuje ochlazení vztahů s Čínou a sankce proti Rusku. Kde se nám dařilo, to byla přeprava pohonných hmot a přes potíže zpočátku roku i v automotive.

► **Nemohu vynechat tradiční otázku. Co se v právě končícím roce povedlo a kde naopak cítíte, že je třeba ještě zabrat a věci dotáhnout do konce?** Jako největší úspěch vnímám, že jsme 1. pololetí tohoto roku uzavřeli se ziskem a podobný výsledek očekávám i na konci roku. Ale jsem pyšný i na řadu dílčích úspěchů. Získali jsme například nové jednotné osvědčení o bezpečnosti pro provozování drážní dopravy na celostátních a regionálních dráhách v České republice a zároveň také pro naše odštěpné závody



Ing. Tomáš Tóth, předseda představenstva ČD Cargo, a.s. FOTO: ARCHIV ČD CARGO

v Německu a Rakousku. Poprvé jsme ho získali u Evropské železniční agentury. Jsme jedním z prvních velkých evropských dopravců, který je držitelem tohoto osvědčení, a to rovnou na nejdelší možnou dobu, tedy pět let. Jen doplním, že agentura má celou řadu možností, jak osvědčení udělit, a v případě, že není spokojena například se systémem bezpečnosti, může osvědčení udělit podmíněně třeba na jeden rok nebo osvědčení úplně odejmout. Podařilo se nám získat také celou řadu nových přeprav, například pohonné hmoty v tranzitu přes Českou republiku. Rostly dceřiné společnosti i odštěpné závody a troufám si říci, že jsme podle plánu v letošním roce posílili i v roce 2022 nastartovanou společnost ČD Cargo Adria, do které, počínaje příštím rokem, vkládáme velké naděje. Vypořádali jsme se s rozsáhlými výlukami, aktivovali jsme zákaznické centrum v režimu 24/7, zmodernizovali pracoviště opravny nákladních vozů v Třinci, před dokončením je moderní pracoviště opravny nákladních vozů v Českých Budějovicích. Kromě zlepšování pracovních podmínek pro naše zaměstnance jsme zintenzivnili naši náborovou činnost. Zákazníkům jsme také nabídli možnost sledovat zásilky prostřednictvím nejmodernější aplikace ČDcgo, připravujeme pro ně kalkulátor úspor emisí CO₂, atd. Nová je pro nás oblast ESG (environmental, social, governance), ale i zde máme na co navazovat. S ministerstvem průmyslu a obchodu máme uzavřenou dohodu o energetických úsporách, připravujeme projekt na instalaci solárních panelů v našich SOKV apod. Věřím, že když se spo-

lečně ohlédneme za poslední roky ČD Cargo, každý náš zaměstnanec má právo být pyšný na moderní obchodní skupinu, ve které pracuje. Já tedy rozhodně jsem.

A co se nepovedlo? S nižším objemem nákladní dopravy, který je synonymem napříč všemi dopravními módy nejen v České republice, ale i v celé Evropě, jsme přišli o další cenné tuny v systému jednotlivých vozových zásilek. Z pohledu vedení společnosti, akcionáře, ale i ministerstva dopravy je to klíčový produkt, který v budoucnu může napomoci k přesunu zboží na železnici. Proto bych chtěl tady na tomto místě jednoznačně čtenáře ujistit, že systém jednotlivých vozových zásilek budeme provozovat i nadále tak, aby v budoucnu mohl napomoci procesu dekarbonizace dopravy. Ten je důležitý nejenom s ohledem na životní prostředí, ale také z pohledu energetické efektivity železnice a ta bude v budoucnu důležitější než kdy dříve. Náročnost dopravy na dodatečný objem elektrické energie totiž stoupá každým rokem.

► **Na stránkách Cargovák je poměrně často zmiňována expanze ČD Cargo do zahraničí. Je pro naši společnost tak důležitá a daří se expanzní strategii naplňovat?**

Již jsem zmínil, že jsme za 1. pololetí dosáhli kladný výsledek a na tomto výsledku se nemalou měrou podílejí právě naše pobočky a zahraniční dceřiné společnosti. Úspěšné jsou všechny, ale možná bude názornější říci, že třeba v Polsku letos přepravíme rekordních 5 mil. tun. Na Slovensku jsme čtvrtým největ-

ším dopravcem a náš podíl mezi roky 2021 a 2022 zde narostl o 33 %. V Rakousku už máme 3 % trhu a v Německu jsme v roce 2023 zvýšili objem přeprav o polovinu. Jsme držiteli „licencí“ k provozování železniční nákladní dopravy v sedmi evropských zemích a v expanzi chceme pokračovat tak, jak budeme mít k dispozici další odpovídající hnací vozidla. S našimi lokomotivami se již dnes můžeme setkat na tratích v Nizozemsku, v příštím roce se objeví také v Belgii, možná i v Itálii. Právě tyto země považujeme za velice perspektivní mimo jiné s ohledem na napojení na velké námořní přístavy. Na opačné straně Evropy se chceme zaměřit na rozvoj aktivit v Chorvatsku, Srbsku a možná i ve Slovinsku. U jaderských přístavů je v budoucnu očekáván značný rozvoj a my chceme být u toho.

► **Naši zaměstnanci se stále častěji setkávají s moderními lokomotivami v barvách ČD Cargo. Jak bude modernizace, resp. obnova lokomotivního parku pokračovat v roce 2024 a v dalších letech?** Bez moderních interoperabilních lokomotiv bychom na zahraniční trhy neprošli a nedokázali tak reagovat na stále sílící tlak našich zákazníků na komplexní realizaci přepravy v celé trase. Proto je pro nás tak důležité udržet hospodaření společnosti v „černých číslech“. Musíme totiž udržet tempo investic a dokázat zajistit rozumné financování našich rozvojových aktivit. Jsem přesvědčený o tom, že zatím se nám to daří. Od roku 2015 vzrostl podíl nových

pokračování na straně 3

Rok 2023 rozhodně nebyl jednoduchý

pokračování ze strany 2

a modernizovaných lokomotiv o 15 % a co se týče elektrických lokomotiv, tak v roce 2026 bude každá pátá lokomotiva Vectron nebo TRAXX. Lokomotivy starších řad, například „plecháče“ získané od mateřských Českých drah, budeme modernizovat a v návaznosti na jejich nasazení budou starší „laminátky“ řady 230 přesouvány na Slovensko, do Maďarska nebo i dalších zemí, kde ještě nejsou takové požadavky na hnací vozidla nebo vlakový zabezpečovač, jako v západní Evropě. U lokomotiv nezávislé trakce budeme pokračovat v jejich modernizaci, stejně jako v nákupu nových strojů. V roce 2027 chceme do vozidlového parku zařadit duální lokomotivy s kombinací elektrického a spalovacího motoru. Když vše půjde podle plánů, do roku 2030 snížíme průměrné stáří našeho lokomotivního parku o 9 let. Naším obchodním partnerům jsme na nedávné konferenci v Krkonoších také garantovali, že budeme připraveni na zahájení výhradního provozu pod ETCS od ledna 2025. Jen pro zajímavost, tímto zabezpečovačem v režimu switch-on bude vybaveno více než 300 lokomotiv.

Není to však jen o lokomotivách. Stejně intenzivně se zabýváme i obnovou vozidlového parku. Rozšiřujeme park velkoobjemových cisteren o více než 100 dalších kusů, plánujeme pořízení krytých vozů řady Hab... nebo plošinových vozů řady Rbns nebo Rens. Velkou roli při rozhodování o pořízení nových vozů hraje intermodalita. Musíme se zaměřit na investice do vozů umožňujících přepravu modulárních

vyměnitelných nástaveb. Vozy pak nejsou vázány pouze na jednu komoditu možnost rychlé změny nástaveb pak nabízí flexibilitu například pro sezónní přepravy vybraných komodit a obecně lze také konstatovat, že zjednodušují proces modal-shiftu. Ono to totiž není jen o převzetí přeprav ze silnice, ale především o budoucí kooperaci obou módů dopravy, které mezi sebou rychle a efektivně překládají přepravní prostředky a zboží se tak nakládá a vykládá pouze jednou. Samozřejmostí je dnes rovněž vybavení vozů tichými brzdovými špalíky, ale v blízké budoucnosti se budeme muset popasovat i s dalšími evropskými projekty, například s implementací digitálního automatického spřáhla. Ale toto digitální automatické šílenství by bylo téma na samostatný rozhovor ☺.

►► Dalšími tématy, o kterých se často hovoří, jsou přeprava jednotlivých vozových zásilek a spolupráce mezi silnicí a železnicí. Pokročilo se nějak v této oblasti a jak obecně probíhá spolupráce na poli železnice – silnice?

Ano, jak jsem již naznačil, tohle je velmi důležité téma pro budoucnost. S ohledem na dekarbonizaci a potřebné budoucí úspory energie v dopravě budeme muset rozšířit spolupráci železniční a silniční dopravy po vzoru dnešní maritimní kombinované dopravy. Jako jediný dopravce v České republice provozuje ČD Cargo systém jednotlivých vozových zásilek, které tomu mohou vedle standardní kombinované dopravy také významně pomoci. Je to produkt, kde si od spolupráce slibujeme nejvíce. Musíme zákazníkům společně nabídnout rychlou a cenově adekvátní službu bez překládky samot-

ného zboží, tzn. s využitím intermodálních přepravních jednotek, specializovaných kontejnerů. Jejich nasazení by tento segment náročný na kapacity mělo výrazně zefektivnit. Spolu s tlakem Evropy na dekarbonizaci jednotlivých odvětví, výkazní povinností ESG, kde v cílovém stavu emise z dopravy budou zatěžovat nákladovost výsledného produktu, v rámci EU ETS2, tedy emisních povolenek na fosilní paliva v dalších odvětvích, jako je třeba doprava, se i postupně začne v následujících letech vyrovnávat i nákladová základna. Uvidíme, zda se podaří zrealizovat zkušební projekt Správy železnic na výstavbu malého logistického centra v České Třebové, kde by překládku takových intermodálních jednotek bylo možné realizovat. Taková centra však budou muset být v budoucnu rozložena po celé České republice.

►► S jakými cíli vstupuje společnost ČD Cargo do roku 2024?

Cíl je jasný. Musíme pokračovat v plnění dílčích cílů naší strategie postavené na čtyřech základních pilířích (interoperabilita, expanze do zahraničí, intermodalita a společenská odpovědnost), musíme optimalizovat naše kapacity, udržet kladný hospodářský výsledek a pro naše zákazníky být silným a stabilním partnerem. Dopravcem, který jejich zboží doveze do cíle vždy spolehlivě a také bezpečně. Důležité také je, aby ČD Cargo bylo vnímáno stávajícími i potenciálními zaměstnanci jako spolehlivý a solidní zaměstnavatel. Je to jen několik vět, ale představuje to spoustu tvrdé práce nás všech.

►► V rámci malé vánoční ankety jsme oslovili naše zaměstnance s jednoduchou otázkou. Dovolte,

abych ji položil i Vám. Co Vám osobně přinesl rok 2023 a co očekáváte od roku následujícího?

S přibývajícím věkem a šedinami (ty však mám od třicátého roku života spíše obecně v genech) musím konstatovat, že mi přinesl také obrovskou zkušenost. Po covidovém roce 2020 to byl již v pořadí třetí rok, který vyžadoval spíše individuální přístup, pozornost a smysl pro detail, než obecné manažerské klíše a poučky. Vážím si i toho, že můžu být v čele jednoho z nejlepších evropských dopravců, který každý rok ukazuje i větším dopravcům, než je samotné ČD Cargo, že když máte silný tým, jde být efektivní a ekonomicky úspěšný i v tak těžkém oboru, jakým je železniční nákladní doprava bezesporu je. Zpětnou vazbu o tom, že značka se řadí po bok těch nejdůležitějších společností v České republice, a že je čím dál více vidět na evropském trhu, jsem získal tím, že v druhé polovině letošního roku jsem se za ČD Cargo stal členem představenstva velkého Svazu průmyslu a dopravy a mimo jiné byl i v hledáčku časopisu Forbes, jako TOP CEO pro rok 2023. No a co očekávám od roku 2024? Mám jen ty největší cíle. V čele ČD Cargo ani nejde mít jiné ☺. Zvládneme ho se ctí, i když především na počátku roku to bude velmi těžké. Očekávám tedy, že k němu na všech pozicích přistoupíme zodpovědně, cílevědomě a hrdě, protože tak to umíme jenom my, JSME SKUPINA ČD CARGO.

Dovolte mi ještě, abych při této příležitosti popřál všem našim zaměstnancům pohodové prožití vánočních svátků, minimum starostí a trochu prostoru k odpočinku a načerpání potřebných sil pro nadcházející rok 2024.

PŘIPRAVIL: MICHAL ROH

Vánoční anketa



Rok 2023 se blíží ke konci. Mnoho jsme toho prožili v osobním i profesním životě. Několik zaměstnanců napříč celou společností jsme požádali o zodpovězení jednoduché anketní otázky týkající se nejen končícího roku, ale i toho následujícího.

Tak tedy: Co Vám přinesl rok 2023 a co očekáváte od roku následujícího?

Martin Svojanovský, člen představenstva ČD Cargo a provozní ředitel

Rok 2023 nebyl jednoduchý. Ani pro mě osobně, ani pro naši firmu. Ale byl zajímavý a když se ohlédnou zpět, lze ho považovat za úspěšný. Z mého pohledu to totiž byl rok poctivé práce. Ve své funkci jsem druhý rok. Ten první od léta 2022 lze nazvat seznamovací. S novým stylem práce, s novým prostředím, s novými kolegy a s daleko vyšší rozhodovací pravomocí. Naproti tomu ten letošní byl již věnován zavádění a rozpracování mých myšlenek a záměrů, se kterými jsem do své funkce nastupoval. Výchozí podmínky zdaleka nebyly jednoduché. Po extrémním závěru roku 2022 s obrovskými nároky na přepravu energetických surovin následoval na jaře letošního roku výrazný pokles přepravních požadavků a doslova boj o každý vlak a každou tunu přepraveného nákladu v nelibostné konkurenci a těžkých ekonomických podmínkách. Společnou prací obchodu, ekonomů i nás na provozu se nám přesto podařilo i nadále udržet kladný hospodářský výsledek. A co očekávám od roku 2024? Nečekejte ode mne velká slova ani převratná předsevzetí. Z mého pohledu nás opět čeká ta trpělivá a každodenní práce. Mým cílem je další rozvoj a případné završení rozpracovaných systémových řešení a projektů, bude pokračovat optimalizace celého systému produktového plánování ucelených vlaků. Po vyhodnocení budeme pokračovat v probíhajícímu projektu superstrojvedoucích. Chci se ale také zaměřit i na celkové změny v organizaci zajišťování pokrývání vlaků lokomotivními četami. Při výkonu své funkce jsem poznal, že musím pracovat s nadhledem. Musím umět oddělit věci důležité od těch méně podstatných. Očekávají se ode mě komplexní a vrcholová rozhodnutí, kterými ale musím zajistit nejen provozní a ekonomickou rentabilitu, ale musím také zabezpečit, aby oprávněně připomínky zaměstnanců provozu a jejich nápady a potřeby mohly procházet až k vedení a v zavedení do praxe jim nebránila složitá struktura, případně neochota, či strach z rozhodnutí některých vedoucích zaměstnanců. Proto jsem se rozhodl v následujícím roce realizovat snížení počtu provozních jednotek z šesti na tři nová Oblastní provozní ředitelství. Cílem tohoto záměru je zejména přenesení mnoha pravomocí, ale i odpovědnosti do úrovně provozních pracovišť při současně vysoké samostatnosti a odpovědnosti jednotlivých ředitelů v řízení větších celků.

A na závěr mi dovoluji popřát vám všem do roku 2024 hodně zdraví, úspěchů a pracovní i rodinné pohody. A naši společnost přejí trvalý, zdravý a dlouhodobě udržitelný růst, na kterém se budu rád a se vším úsilím podílet.



Lenka Lukešová, nákladní pokladník PP Havlíčkův Brod

Vzhledem k tomu, že pracuji jako nákladní pokladník u ČD Cargo v železniční stanici Ždírec nad Doubravou, tak můžu zhodnotit, jaký byl uplynulý rok v této stanici. Naším hlavním obchodním partnerem je SEWP Ždírec nad Doubravou, která ročně zpracuje asi jeden milion kubíků dříví. Značná část této suroviny a výrobků z ní je přepravována naší firmou. Tento rok byl náročný kvůli kůrovcové kalamitě, ale spolehlivý kolektiv zaměstnanců stanice tuto situaci zvládal tak, abychom vyhověli požadavkům našich zákazníků k jejich spokojenosti. V následujícím roce nás čeká velká změna. Pro nákladní dopravu se začne nově využívat úsek trati z Pardubic do Havlíčkova Brodu. Dojde tak ke zkrácení přepravní cesty u zásilek přepravovaných v segmentu jednotlivých vozových zásilek. Ve Ždírci pak budou mít vlaky plánované manipulace. Byla bych ráda, kdyby se nám nová technologie podařila zvládnout ke spokojenosti našich zákazníků.



Jiří Kubíček, elektromechanik SOKV Ostrava

Rok 2023 byl plný výzev a nových tváří v podobě nových kolegů a s tím je spojené rozšíření našeho kolektivu. Uplynulý rok také přinesl mnoho nových zkušeností a poznatků, a i přes některé neúspěchy jsme se posunuli dál. V Cargu je to jako s životem, je plný překážek, které se musí zdolat se vztyčenou hlavou a odejít jako vítěz... V následujícím roce bych si přál další posilu v podobě nových příchozích zaměstnanců, lepší platové podmínky a více úspěchů než překážek, tak jako doposud.



pokračování na straně 4

Vánoční anketa



pokračování ze strany 3



Tereza Kudrnová, analytik bezpečnosti informací O30 GŘ

Tento rok přinesl, stejně jako každý předchozí, spoustu pozitivního, ale samozřejmě i negativního. Pro mě byl však rok 2023 převážně pozitivní – začala jsem se díky skvělé pracovní příležitosti pomalu rozvíjet v oboru a také se mi dařilo ve studiu, ve kterém jsem se rozhodla pokračovat. Velké díky patří mým kolegům, že se i díky nim mohu dále rozvíjet a mám se od nich pořád co učit, což mě motivuje posouvat se stále dál. Od následujícího roku nemám velká očekávání, avšak věřím, že přinese spoustu dalších překvapení a výzev.

Lucie Pomykalová, vedoucí odd. stavebniny O6 GŘ

Rok 2023 nebyl pro odbor obchodu komoditu stavebniny jednoduchý. Ve stavebnictví evidujeme pokles přeprav, které jsou ovlivněny růstem cen za energii, inflací a nižšího odbytu materiálu. I přes to mi tento rok přinesl hromadu nových zkušeností, příležitostí a kontaktů s lidmi, kteří pracují s úsměvem a pozitivním přístupem, to je základ úspěchu. Jsem ráda, že máme skvělý tým, který je připravený na vstup do nového roku, ve kterém očekáváme mnoho přeprav spojených s výlukovou činností. Děkuji kolegům z provozních pracovišť za skvělou spolupráci a přeji všem hlavně zdraví a mnoho úspěchů do roku 2024.



Petr Dvořák, specialista v oblasti tržeb OPT Olomouc

V roce 2023 jsem získal vlastní auto, stále již 13 let vedu pionýrský eko-turistický oddíl, mohl jsem se zúčastnit celorepublikového setkání Pionýrů, lektorovat svůj program her v mnoha krajích České republiky na veřejných i soukromých akcích, dokázal jsem absolvovat kurz smyku, přestože řízení auta nemám moc rád. I letos jsem mohl pořádat pár setkání radioamatérů a nemusel se bát Corony. Zúčastnil jsem se jako organizátor své první charitativní akce, navštívil jsem další evropskou zemi, vyhráli jsme s kamarádem 2.místo v celorepublikové rádiové soutěži, objevil jsem tajemství a využití digitálních radioamatérských přenosů a chytré domácnosti. Ve volných chvílích se mi podařilo restaurovat historickou komodu z masivu. Také jsem se naučil mít čistý bazén přes celou sezónu. Kromě těchto výzev jsem ale letos obdržel i první brýle a pár pravidelných léků, které ztěžují všechny předchozí aktivity.

Od roku následujícího očekávám, že můj zdravotní stav nebude odpovídat mému věku, že stihnu předat spoustě lidí to, co umím, a naučím se plno věcí, které jsem ještě nestihl pochopit a vyzkoušet. Také věřím, že v roce následujícím to se mnou moje rodina vydrží a i přes mé rozsáhlé aktivity a pracovní zázemí zůstane tou stabilní částí mého života.



Vladimír Landštof, posunovač PP Plzeň

Rok 2023 byl pro mne vcelku úspěšný, příjemný. Vyhnul jsem se jakýmkoliv zdravotním potížím, což považuji za nejdůležitější, a v osobním životě se mi opět po několika letech poda-



řilo v limitované edici natočit CD „Láďa Och sběratel“ s několika punkovými songy ze života. V roce 2024 bych si přál to samé, samozřejmě také hlavně zdraví a samozřejmě radost z hudby a dalších koníčků.

Josef Hevera, viceprezident Federace vozmistrů

Letošní rok přinesl spoustu novinek a byl také pro všechny plný očekávání. Co se týká pracovního života, musím se malinko vrátit zpět, souvisí s tím počátek roku 2023, který začíná pro všechny zaměstnance příjemněji tím, pokud je uzavřená a podepsaná PKS a mají v nastávajícím roce jistotu, co se týká výše mzdy, výměry dovolené a dalších benefitů. Samozřejmě jako všichni vnímám pokračující konflikt na Ukrajině, který také přispívá k výši inflace a tím k rostoucí nervozitě ve společnosti. Letošní rok nebyl jednoduchý ani tím že, některé pracovní pozice trpí nedostatkem kvalifikovaných zaměstnanců, ale díky nasazení všech sil, zvláště provozních zaměstnanců se to ČD Cargo myslím podařilo zvládnout. Z těch osobních radostí je to třeba vnuček Maxik, který se objevil v Cargováku, když se radoval z adventního kalendáře společnosti ČD Cargo k 10. výročí, (nebyl mu ještě ani rok) a dneska už je z něj prvňák. Jak ten čas letí. Je spousta drobných radostí, které by si měl člověk užívat a dělat si ten život příjemnější. Do nového roku bych si přál, aby se podařilo zvládnout nelehkou situaci na přepravním trhu. Věřím, že by to přineslo více klidu a pohody pro všechny zaměstnance ČD Cargo. Určitě zklidnění všech konfliktů, které nám všem společně ztrpčují život ať už osobní nebo pracovní. Radovat se i z malých věcí a v neposlední řadě popřát všem více pohody a zdraví.



David Veselý, systémový analytik O20 GŘ

Letošní rok mi přinesl, kromě jiného, možnost podílet na se na projektu pořízení simulátoru řízení vlaku pro naše strojvedoucí, na kterém jsme společně s projektovým týmem usilovně pracovali. V osobním životě se těším na dokončení rekonstrukce našeho domu, který již dva roky s manželkou postupně renovujeme.



Roman Buček, vedoucí posunu PP České Budějovice

Rok 2023 byl pro mne celkem na pohodu. Zdraví slouží, do práce mohu chodit a tím pádem na mém účtu každý měsíc přistane odměna za dobře vykonanou práci. A to úzce souvisí s tím, že část této odměny proměním v benzín, který pohání mého koně Suzuki intruder C1800R a mohu si jet vyčistit hlavu. A pro rok 2024 si přeji to samé, zdraví, práci samozřejmě u ČD Cargo, odměnu a v neposlední řadě moto "hlavně kolama dolů".



Anja Strickner, specialista řízení provozu Pobočka Rakousko

Pro mne osobně byl rok 2023 velmi vzrušující. Vrátila jsem se z mateřské dovolené. Společnost CD Cargo Niederlassung Wien během mé nepřítomnosti dále rostla. Přibýlo mnoho nových zaměstnanců a některé nové zajímavé přepravy. Nejen vždy snadné sladit rodinu a práci, ale nakonec se to vždy podařilo. Velmi rychle jsem se dokázala vrátit do pracovního života a ujala se nových činností. Těším se na rok 2024, protože mne čeká mnoho nových rozmanitých úkolů.



PŘIPRAVIL: MICHAL ROH

Zajímavosti z provozu

Cvičení SAFEGUARD 2023

V Ve dnech 13. – 15. října 2023 se uskutečnilo cvičení SAFEGUARD 2023 organizované ve spolupráci Správy železnic a Armády České republiky. Tématem cvičení byla ochrana vybraných objektů infrastruktury při zhoršené

bezpečnostní situaci na území České republiky, resp. při vyhlášení stavu ohrožení státu. Cvičení se zúčastnily složky Armády České republiky (KVV Brno), Správy železnic (OŘ Brno), Hasičského záchranného sboru Správy železnic (JPO Brno a Havlíčkův Brod) a složky integrovaného záchranného systému České republiky.



ČD Cargo jako významný partner této akce poskytlo pro účely prověřovací části cvičení soupravu železničních nákladních vozů.

Jedním z námětů prověřovacího cvičení byl i zásah Armády České republiky proti diverzní skupině ohrožující dopravní infrastrukturu a bezpečnost vlaků v úseku Tišnov – Říkonín – Vlkov u Tišnova. V železniční stanici Říkonín došlo k útoku diverzní skupiny na odstavený vlak, ve kterém byl zařazen cisternový vůz ložený nebezpečnou látkou. Při útoku došlo ke

střelbě a projektily poškodily plášť cisternového vozu a došlo k úniku přepravovaného zboží. Střežící jednotka Armády České republiky útok odrazila a o úniku informovala Hasičský záchranný sbor Správy železnic, který vysílá jednotky k zásahu. Vojáci pak zajišťují bezpečnost zasahujících jednotek při likvidaci následků úniku nebezpečné chemické látky z cisternového vozu.

TEXT A FOTO: TOMAŠ ŠTOS

Odklony přes Hrochův Týnec

Ž Železniční uzel Pardubice prochází několik posledních let rozsáhlou modernizací. Ta by měla být dokončena v příštím roce. Velkou investiční akcí týkající se stanice Pardubice je i zdvoukolejnění tratě do Stéblové probíhající od jara 2021. Součástí této stavby je i náhrada původní mostní konstrukce labského mostu v Pardubicích-Rosicích nad Labem za nový dvoukolejný most. První část mostu stavbaři usazovali na jaře 2023, hlavní práce pak probíhaly v letním období. Vše by mělo být dokončeno do začátku platnosti nového GVD, tzn. do 9. prosince 2023. Přes stanici Pardubice-Rosice nad Labem probíhá mimo jiné obsluha tarifních bodů na trati do Žďárce u Skutče, například Chrudimí nebo Slatiňan. Z důvodu nepřetržité výluky tak byly manipulační vlaky z Pardubic přesměrovány do Moravan a odtud po lokálce přes Hrochův Týnec do Chrudimí. Další obsluha pak již probíhala normálním způsobem. Odklonové „manipuláky“ se na tuto trasu vydávaly vždy v pondělí, úterý, ve čtvrtek a v pátek. Po dlouhé době jsme se tak s nákladními vlaky ČD Cargo mohli setkat na trati, kde není pravidelná nákladní doprava provozována. Vozbu zajišťovali strojvedoucí PP Pardubice s modernizovanými stroji řady 742.71. Na snímku z 28. listopadu 2023 se odklonový Mn 55128 blíží do stanice Moravany. Jeho zátěž kromě „hytláku“ tvořily 4 plošinové vozy DB Cargo po vykládce v Chrudimí.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH ML.



Nakolejování lokomotiv v SOKV Ústí nad Labem

D Dne 10. října 2023 se v areálu SOKV Ústí nad Labem uskutečnilo „instruktažní metodické zaměstnání“ nebo chcete-li cvičení, jehož cílem bylo seznámit pracovníky Hasičského záchranného sboru Správy

železnic s nejmodernějšími vozidly ČD Cargo, konkrétně s lokomotivami řad 753.6, 742.71 a 388. Zároveň se hasiči seznámili s přípravky a prostředky, které jsou ve výbavě hnacích vozidel pro potřeby nakolejení. Následoval praktický výcvik nakolejení železničních vozidel výše uvedených řad. Bohužel ne vše dopadlo

dle očekávání. Například lokomotivu řady 388 nebylo možné, prostředky, které měli hasiči k dispozici, nakolejit z důvodu jejího konstrukčního řešení. Cvičení se kromě zaměstnanců ČD Cargo a hasičů HZS Správy železnic z celé republiky zúčastnili i zástupci firem CZ LOKO a Alstom.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH



MeziMěsto

Ačkoliv by se mohlo zdát, že se jedná o železniční terminologii, není tomu tak. Jedná se o název kapely, kde hraje na klávesy a akordeón a také zpívá Vojta Rohlíček. V dalším dílu našeho seriálu zájmy a záliby zaměstnanců jsem se zajela podívat za Vojtou, s kterým jsem si povídala nejen o jejich kapele MeziMěsto. Vojta Rohlíček již třetím rokem pracuje jako strojvedoucí v režimu letmo v Otrokovicích, které spadají pod PP Břeclav.

► **Vojto, můžete nám kapelu představit? Zaujímá mě originální název kapely, proto by mě také zajímalo, jak vznikl.**

Se zakládajícími členy kapely MeziMěsto Ondrou Podeszwou a Janou Bílíkovou se scházíme již od podzimu roku 2015. Následující rok naši doposud skromnou sestavu MeziMěsta oživil šikovný cajonista – Adam Vojtěch a o rok později naše řady rozšířil mistr basu Petr Gric. Jsme relativně mladá folková kapela s českými autorskými písníčkami psanými vrchním kapelníkem Přecedou (Ondrou). Během roku absolvujeme přibližně 15 vystoupení. Pravidelně hrajeme na folkových festivalech, ty se konají převážně v letních měsících. Naposledy jsme hráli na festivalu Folková Lípa a v červenci dokonce hned na třech festivalech, a to Prázdniny v Telči (kam se každý rok rádi vracíme), Hrošení a Folk na Lichnici. Během roku pak máme také své vlastní koncerty nebo hrajeme jako hosté jiných kapel, jsme schopni zahrát i na svatbách či narozeninových oslavách. V říjnu jsme například vystupovali v Malostranské besedě (což je pro každého muzikanta zážitek) jako hosté pop-rockové kapely CROSSBAND. Akcí bývá každý rok dost, je proto fajn, že máme v kapele skoro bych řekl až rodinné vztahy a rádi spolu trávíme volný čas. A proč právě MeziMěsto? Není to tím, že bychom byli všichni zaměstnaní v dopravě, jak by si mohl leckdo domyslet (schválně si zkuste název kapely přeložit do angličtiny). Ale všichni bydlíme v jiném městě, a tak pendluje každý



měsíc mezi Pardubicemi – Černou u Bohdanče, Prahou, Jesenicí, Brnem a Kroměříží, nicméně na chuti do hraní nám to neubírá.

► **V kapele nejen zpíváte, ale hrajete na klávesy a akordeón. Co Vás ke hře na akordeón vedlo a jak moc je tento nástroj na hru náročný?**

Má kariéra hudebníka započala snad už v době, kdy jsem chodil do školky. V té době mě mamka přihlásila na tehdy prestižní Školu sborového zpěvu při Bambini Di Praga. Ale to, že se rozbíhá jakási hudební kariéra, jsem samozřejmě jako každé dítě vůbec nevnímal. Na základní uměleckou školu jsem chodil asi díky tomu, že jsme měli doma velký klavír, a tak jsem ve volném čase zkoumal, co takový klavír umí. Rodiče jsou také muzikanti, asi správně vycítili, že by mě to i mohlo bavit, a proto mě na ZUŠku přihlásili. V té době jsem ovšem žádné velké ambice neměl a zpětně by se dalo říct, že mě to hraní podle not tolik ani nebavilo (to víte, klasika a cvičné etudy moc mladých nenadchne) a spíš jsem po tátově vzoru chtěl jít cestou hudební improvizace. Dnes jsem za ten teoretický základ ale velmi rád. Na akordeón jsem se pak totiž učil sám, ale tím, že jsem již uměl hrát na klavír, to bylo pro mě daleko jednodušší. Dlouho jsem hrál improvizaci bez not, to se ale poslední dobou začíná měnit a přicházím na chuť klasičkám, které jsem v mládí moc nemusel. K tomu je ovšem potřeba umět číst noty, konečně tak

mohu využívat znalosti ze ZUŠky (znáte to, co se v mládí naučíte...).

► **Vojto, jak relaxujete a co děláte ve volném čase?**

Ve volném čase se nejvíc věnuji své rodině. Ta je pro mě na prvním místě. Ale také nevydržím dlouho nic nedělat, tak je pro mě formou odpočinku třeba práce na zahradním domku. Je to takový náš malý rodinný projekt a jsem pyšný, že jsem ho dokázal postavit sám s panem tchánem. Ale to by bez pomoci rodiny a přátel nešlo. A toho volného času také moc nezbyvá, protože kromě kapely se ještě věnuji dabingu. Většinou jezdím do nahrávacího studia v Praze, takže kromě času ve studiu trávím dost času i na cestě. Také se starám o webové stránky kapely, které jsem vytvořil.

► **Vidím, že toho volného času opravdu moc nezbyvá. Zmínil jste, že se věnujete dabingu. Můžete se nám pochlubit, jaké postavy jste daboval a kde jste Vás mohli slyšet?**

Nejnámější postavy, kterým jsem propůjčil svůj hlas, byly nejspíš starší bratři Rona Weasleyho – dvojčata George a Fred z Harryho Potera. Nebo v minulém roce byl velmi sledovaný seriál Monstrum: Příběh Jeffreyho Dahmera od společnosti Netflix. Tam jsem daboval hlavní postavu Jeffreyho Dahmera, kterého hrál americký herec Evan Peters. Toho jsem nadaboval i v seriálu American Horror Story. Dabing dělám už hodně dlouho a trvalo by, než bych Vám vyjmenoval

všechny role. A pravdou je, že si sám všechny role už nepamatuji. Například jsem daboval deseti-letého Frankieho ve filmu Sinatra z roku 1995. A to už je opravdu pár desítek let.

► **A jak takový den ve studiu probíhá?**

Když jde o seriál jako byl Jeffrey Dahmer, měl jsem nahrávání rozvrženo do zhruba 3 natáčecích dnů po přibližně 5 hodinách. Výhodou dnešní doby, a hlavně techniky je, že nahrávání probíhá samostatně a není zapotřebí, abychom dialogy nahrávali společně s ostatními herci. I když je poněkud zvláštní nemít v dialogu reakci z druhé strany, ale i na to se dá docela celkem dobře zvyknout a přizpůsobit se. Na celkovém výsledku se podílí více faktorů, a to od přípravy jako je překlad a úprava dialogů, dále pak samotné dabování a samozřejmě střih a mix zvuku.

► **Děkuji Vojto za rozhovor a přeji Vám mnoho úspěchů ve všech Vašich zájmech, kterých je opravdu nespočet.**

Závěrem bych chtěl ještě dodat, že bez podporující rodiny, dobré party kolegů v Otrokovicích a vedoucích, tak bych toto všechno dělat nemohl. Jsem rád, že si mohu směny dopředu plánovat a přizpůsobit. S kolegy si navzájem vycházíme vstřícně.

LEONA PECKOVÁ

FOTO: ARCHIV MEZIMĚSTO



„Hudba je skvělý Relax“,

řiká Bohuslava Adámková z OPT Olomouc, která se již řadu let věnuje hudbě, konkrétně hraní na violoncello.



► **Jak dlouho se věnujete hudbě?**

Na violoncello jsem začala hrát až v 11 letech a vlastně z nouze. Po čtyřech letech sólového zpěvu mi paní učitelka v ZUŠ řekla, že to v celku k ničemu nevede a pokud chci v hudbě pokračovat, tak s ohledem na délku prstů, by byl nejlepší nějaký strunný nástroj. Jako jediný vhodný se zdálo být violoncello. Na housle bylo pozdě, o kytaru byl velký zájem, a protože byl pan učitel velký sympaták, tak jsem se příliš nebránila ☺.

► **Většina dětí se po absolvování „hudebky“ už hraní dál nevěnuje, pokud tedy nejdou hudbu studovat. Vy ale hrajete stále.**

Ve 14 letech si mě na gymnáziu odchytil umělecký vedoucí Komorního orchestru Iši Krejčího, který působil při Přírodovědecké fakultě Univerzity Palackého v Olomouci, a pozval mě na zkoušku. Po třech letech základů hry na violoncello to byl šok. Všichni hráči byli dospělí a uměli skvěle hrát. Já jsem tak sotva uměla držet nástroj zpaměti ☺. Orchester měl velké ambice, tak jsem se snažila plavat, jak nejlépe jsem uměla. Byla to velká škola, ale neutopila jsem se. S krátkou přestávkou kolem narození dětí hrajou stále.

► **Jaké období vás nejvíce zajímá?**

Na vysoké škole jsem přičichla k dobově poučené interpretaci staré hudby, takže tak, jak se hrálo kdysi, a to mě uchvátilo. Nejraději mám baroko. Dokonce jsem si nechala postavit i kopii barokního nástroje, který se jmenuje viola da gamba. V kroměřížském zámeckém archivu jsem našla rukopis violoncellového koncertu olomouckého klasicistního skladatele Josefa Gu-

reckého, přepsala jsem jej do čitelnější podoby a společně s orchestrem jsme jej provedli. Ale moc bych si chtěla zahrát i nějakou soudobou filmovou hudbu například od Hanse Zimmera. Takže se vlastně nebráním ničemu ☺. Hudba je skvělý relax a dělá radost druhým.

PŘIPRAVIL: MICHAL ROH

FOTO: ARCHIV BOHUSLAVY ADÁMKOVÉ



Předčasné Vánoce pro fanoušky motorové železniční fotografie

Rozsáhlá výluková činnost neomezuje provoz pouze v České republice, ale třeba i v blízkém Maďarsku. Ale jak je z následujících řádků zřejmé, odklonovou vozbu se podařilo úspěšně zajistit a na své si přišli i železniční fotografové.

Téměř každý fotograf, který se zajímá o motorové lokomotivy řad M62 a M61, určitě zaregistroval, že se v Maďarsku, konkrétně v úseku Szárliget a Biatorbágy, na přelomu října a listopadu konala nepřetržitá výluka. Konkrétně byl tento úsek, jenž je součástí důležité mezinárodní tratě z Budapešti do Vídně, vyloučený ve dnech 27. října – 17. listopadu 2023. Důvodem této výluky byl nevyhovující stav železničního svršku v tomto úseku a s ním spojené zavedené snížené traťové rychlosti na obou traťových kolejkách. To kromě zpoždění vlaků osobní dopravy mělo za následek i snížení kapacity pro nákladní dopravce.

Před zahájením nepřetržité výluky probíhala od 18. září do 26. října 2023 v tomto 29 km dlouhém úseku výluka tzv. levé koleje (v Ma-

ďarsku se nepoužívá označení první a druhá traťová kolej, ale levá a pravá kolej). Po tuto dobu byla nákladní doprava provozována pouze s určitými omezeními, která vyplývala ze snížené propustnosti. Na tuto etapu navazovala nepřetržitá tři týdny trvající výluka s úplným vyloučením veškeré dopravy. Osobní vlaky byly nahrazeny autobusy, ale pro nákladní dopravu bylo nutné hledat alternativní řešení. Nakonec byly nalezeny tři varianty. První byl odklon určitých vlaků přes Rakousko a Slovensko zpět do Maďarska s využitím úseku Parndorf – Bratislava-Petržalka – Štúrovo – Szob. Druhá varianta počítala s využitím tratí Hegyeshalom – Porpác (nutná úvrať) – Celldömölk – Veszprém – Székesfehérvár – Budapest. U obou těchto variant nevyžadovaly přepřah do motorové trakce a druhá z variant tak byla v průběhu výluky asi tou nejvyužívanější.

Z pohledu fanouška motorové trakce byla tou NEJ třetí varianta s využitím tratě Komárom – Kisbér – Székesfehérvár. Trať č. 5 z Komáromu do Székesfehérváru je jednokolejná a neelektrifikovaná a nákladními vlaky využívána jen sporadicky. Z pohledu fotografů je zajímavá



„Nohabka“ 618.629 vjíždí do stanice Kisbér. Z fotografie je zřejmé, že při nasazování lokomotiv na přetahy nebyl brán ohled na dopravce. Zmíněná „nohabka“ tak byla nasazena, spolu s „laminátkou“ 240.100 dopravce Retrack Hungaria, na vlak 91759 vedený v relaci Almásfüzitő felső – Martfű. Při čekání na tento vlak se mezi německy mluvícími fotografy málem strhla bitka. Každý totiž chtěl zaujmout co nejlepší místo na fotografování.

i tím, že ve stanicích jsou stále mechanická návěstidla. Z důvodu zvýšení propustnosti zde po dobu výluky byly všechny osobní vlaky nahrazeny autobusy. Přetahy nákladních vlaků zabezpečovalo denně osm motorových lokomotiv a to: dvě „nohabky“ MÁV Nosztalgia čísel M61.001 a M61.006, jedna „nohabka“ 618.629 patřící firmě KOMPLEX RAIL, „raguliny“ dopravce Gysev 648.001 a před koncem výluky 648.002 a čtyři „sergeje“. Vystřídaly se tu stroje 628.305, 308, 314, 315, 317, 319, 321 a 330. Lokomotivy zajišťoval manažer infrastruktury MÁV, dopravcům byly kompenzované poplatky za použití dopravní cesty a za použití lokomotiv nezávislé trakce. Za pohonné hmoty nebyly dopravcům účtovány žádné poplatky. Povinností dopravců bylo objednat v daném úseku kapacitu (trasu). Lokomotivy byly na vlaky nasazovány způsobem infrastrukturní služby. Někteří dopravci si zabezpečili dopravu vlaků v daném úseku vlastními hnacími vozidly nezávislé trakce. Třetí odklonová varianta byla nejvíce

využívána dopravci RCH – Rail Cargo Hungary, Gysev Cargo a EUROGATE Rail Hungary (ex Floyd). Objevily se zda však i vlaky dopravců Retrack Hungaria a FoxRail. Většinu zátěže tvořily vlaky s kontejnery nebo návěsy.

Z důvodu maximálního využití kapacity bylo zakázáno střídání vlakového personálu v nácestných stanicích. Použití postrkové služby bylo zakázáno. Normativ hmotnosti byl manažerem infrastruktury MÁV stanovený na 1 750 tun, maximální délka na 550 metrů kvůli délce staničních kolejí v nácestných stanicích. Po skončení této etapy výluky následovala ještě tři týdny trvající výluka pravé koleje, avšak už jen s určitými omezeními. Zajímavostí je, že odklonem byl vedený jediný pár vlaků osobní dopravy, a to EN 462 a EN 463 Kálmán Imre. Trasovaný byl odklonem po tratích ŽSR.

(Článek byl sepsán na základě podkladů z internetu a vlastních informací)

TEXT A FOTO: PETER MELICHER



Jednou z lokomotiv používanou na odklonech byl „ragulin“, v Maďarsku spíše známý pod přezdívkou „Ludmila“. Dopravce Gysev nasazoval stroj 648.001, avšak poslední pěkný den se na odklonech objevil stroj 648.002. Vyfotografovat se jej podařilo s vlakem 47389 (Voest Alpine Linz – Vác) dopravce RCH mezi stanicemi Kisbér a Bakonyarkány.

Zajímavosti od našich západních sousedů

Podle zprávy o stavu konkurence mezi železničními dopravci v Německu dokázali soukromí nákladní dopravci zvýšit svůj podíl na trhu ve srovnání s DB Cargo na 59 % v roce 2022.

Dle aktuálně veřejně dostupných informací směruje DB Cargo zřejmě k propouštění. Společnost Deutsche Bahn (DB) hodlá u své dceřiné společnosti snížit počet zaměstnanců o 1 800, a to buď jejich propuštěním nebo přeřazením na jiná místa v rámci skupiny DB. Uvádí to jak studie, kterou si společnost nechala vypracovat a o níž informovaly německé noviny DVZ, tak stížnosti zaměstnanců, které potvrzují, že proces již byl zahájen. Státní společnost DB Cargo se potýká s finančními problémy a za posledních osm let vygenerovala mateřské společnosti ztrátu ve výši 2,5 miliardy eur. V roce 2022 byly provozní výsledky DB Cargo nadále záporné, přičemž přeprava jednotlivých vozových zásilek zaznamenala ztrátu 442 milionů eur, kombinovaná přeprava 108 milionů eur a ztrátová byla též přeprava ucelených vlaků (-157 milionů eur). Pokud jde o rok 2023, výsledky za první pololetí tohoto roku jsou rovněž znepokojivé, společnost zaznamenala ztrátu ve výši až 196 milionů eur a situace se zřejmě nezmění ani v roce 2024, přestože společnost má ambice vrátit své finanční vý-

sledky do černých čísel. To je pravděpodobně důvod nasazení drastičtějších opatření.

Je třeba zmínit, že společnost DB Cargo je rovněž vyšetřována Komisí EU, neboť ztráty byly v průběhu let kompenzovány prostřednictvím skupiny DB z veřejných prostředků. Situace je tak podobná situaci společnosti Fret SNCF ve Francii. Jeden z restrukturalizačních scénářů DB počítal s utlumením nebo zastavením nerentabilních segmentů podnikání, jako je přeprava jednotlivých vozových zásilek, a tedy i s následným rušením pracovních míst v těchto odvětvích. Co se týká přepravy „jednotlivků“, DB Cargo v současné době připravuje strategii na zvýšení její

efektivitu a ziskovost prostřednictvím standardizace služeb. To by mohlo vést k menší flexibilitě a většímu počtu stálých spojů, tím pádem i k menšímu počtu potřebných zaměstnanců. Kromě toho by to mohlo znamenat zdražení zbývajících služeb. Je však otázkou, jak moc věřit realitě uváděných záměrů, když ještě v červenci 2023 CEO DB Cargo Sigríd Nikutta odmítala zvěsti o propouštění. Na celkovou situaci budou mít vliv i vnější okolnosti jako je novela systému mýtného pro nákladní automobily, která má vstoupit v platnost od prosince 2023, nebo reforma infrastruktury, která předpokládá do roku 2030 modernizaci 40 intenzivně využívaných



tras. Obě zmiňované okolnosti se jistě dotknou i podnikání ČD Cargo.

Co se týká mýtného, zvýší se od 1. prosince 2023 pro nákladní auta v Německu o dodatečných příplatek za CO₂. Němci jako první uvádějí do praxe směrnici Evropské unie, podle níž by se měla těžká nákladní vozidla klasifikovat do pěti tříd dle emisí CO₂. Dopravní firmy musejí včas dodat informace, které jsou pro kalkulaci CO₂ u vozidel nezbytné. V opačném případě budou všechna těžká nákladní vozidla se spalovacím motorem automaticky klasifikována do 1. třídy emisí CO₂, což pro dopravce znamená nárůst mýtného o 70 až 80 %. Vozidla, jež mají nárok na lepší mýtnou sazbu (tedy produkují méně CO₂), jsou jasně definována. Mezi podmínky patří například první registrace po 1. červenci 2019. Navíc od 1. července 2024 se bude mýtné vztahovat také na vozy od 3,5 tuny, doposud platí jen vozidla nad 7,5 tuny. Německá vláda počítá s tím, že jen v letech 2024 až 2027 vybere na dodatečných příjmech z mýtného přes 30 miliard eur. Peníze by měly být přeměňovány z dálnic do rozvoje železniční sítě. Se zvýšením sazeb mýtného z důvodu zohlednění vypouštění CO₂ počítá pro příští rok i české ministerstvo dopravy (navýšení sazeb o 10 až 15 %). To by tedy mělo aktuální příjem českého státu z mýtného kolem 14 miliard korun navýšit přibližně o 2 miliardy korun.

Ze zdrojů www.railfreight.com, www.railtech.com, www.zdopravy.cz připravil: MICHAL VÍTEZ
FOTO: MICHAL ROH ML.

Silvestrovské počtení

Ačkoliv je 31. prosinec nebo chcete-li Silvestr běžným pracovním dnem, pro valnou většinu lidí představuje příležitost k různým setkáním a bujarým oslavám konce roku. Otázkou zůstává, zda je co slavit, ale to už je na každém z nás. I my chceme přispět svojí „trochou do mlýna“ a připravili jsme pro vás silvestrovskou stránku, i když ne všechny příspěvky se vztahují k zimnímu období. Využili jsme při tom historické materiály z knihovny Českých drah v Kralupech nad Vltavou, dokumenty z našeho archivu a chybět nebude ani trochu muziky. Tak pojďme na to.

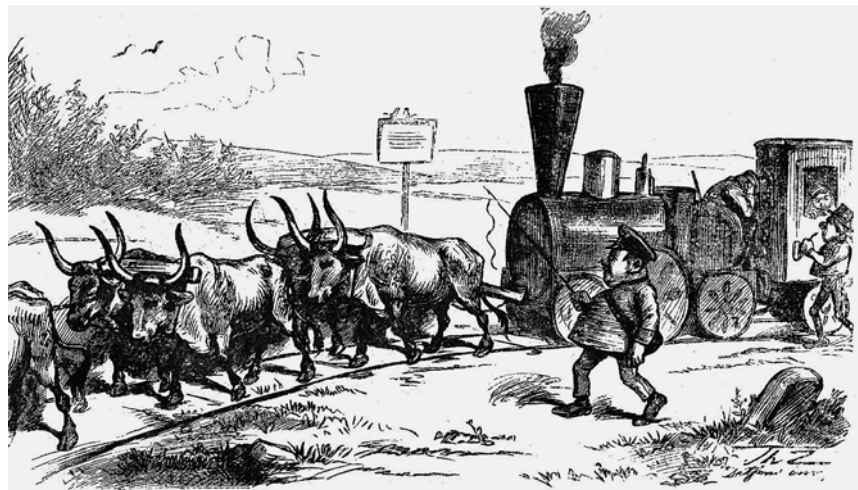
MICHAL ROH



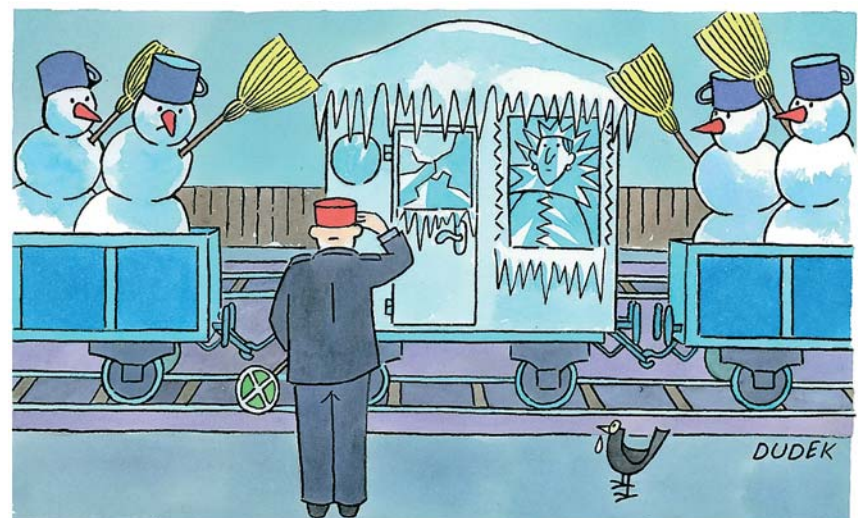
Stránka z časopisu Železnice z padesátých let minulého století nás kresbami i verši upozorňuje na fakt, že na zimu se železničáři musí dobře připravit.



Mimořádná událost – tak nazval kreslíř svůj vtíp uveřejněný v kalendáři Železničářů z roku 1942. I v tomto těžkém období nechyběl železničářům smysl pro humor a erotiku ☺.



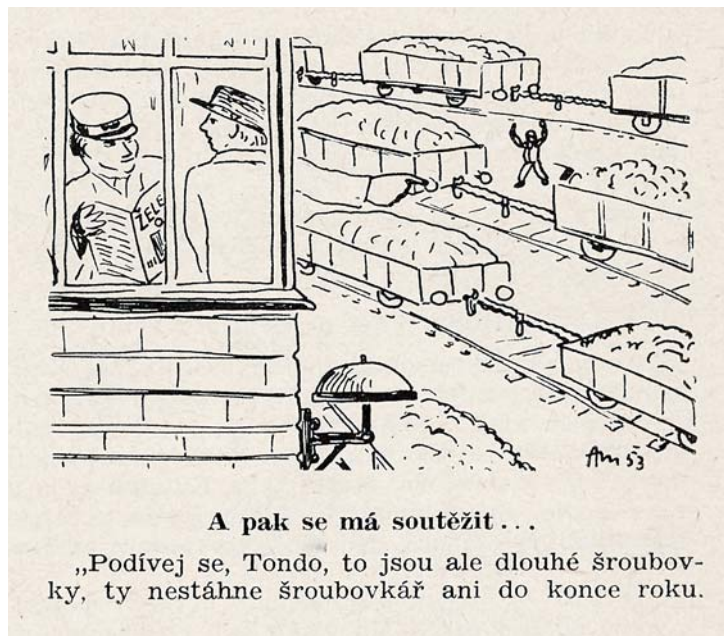
Také za c. k. Rakouska–Uherska bývala železnice terčem častých vtípků. Karikatura představuje provoz na tehdejších lokálních drahách a terčem vtipu je především rychlost přepravy.



Z pohádkové kresby Oldřicha Dudky dýchá zimní atmosféra. Co myslíte, dokázali bychom přepravit bodyguardy z obrázku?



I přesto, že hlavním motivem většiny historických novoročních pohlednic je osobní vlak, andílci jsou roztomilí a šťastný nový rok přejí určitě i nákladním dopravcům. SBÍRKA: JIŘÍ MAURENZ



A pak se má soutěžit...

„Podívej se, Tondo, to jsou ale dlouhé šroubovky, ty nestáhne šroubovkář ani do konce roku.“



Ostraváci umějí stáhnout vlak!

Šroubovkář na seřadovacím nádraží Vršovice: „No, tomu se říká „stažený vlak“. Tu šroubovku neuvolní ani ekrasit — natož já.“

Pomáháme satirou a vtipem, aneb jak to také chodilo na „ranžiru“ za socialismu.

Na základě soutěže vyhlášené týdeníkem Železničář v roce 1999 představujeme našim čtenářům několik návrhů reklamních sloganů Jiřího Vorla týkajících se přepravy zboží:

Průmyslu a republice slouží naše železnice.
Nechcete mít nesnáze? Přepravujte po dráze!
Slova pravdou zalitá: Dráha – to je kvalita!
Lidé, firmy, věřte dráze, žít se vám pak bude blaze.
Přepravy se dráha zhostí s tou největší pečlivostí!
Svěřili-li své zboží dráze, v cíli bude jistě snáze.
Bez rozbití zboží křehké přepravit je pro nás lehké.



ŽELEZNIČÁŘSKÁ ZIMA

Hudba a původní text:

Pavel Žák

1975

Zpěv původního textu:

Hana Zagorová

Železniční text:

Jiří Vorel

září + prosinec 2022



A s rokem 2023 se rozloučíme písničkou Železničářská zima, jejíž melodii budete všichni znát od zpěvačky Hany Zagorové. Její železničářskou verzi otextoval a také nazpíval kolega Jiří Vorel za kytarového doprovodu Leoše Sejbala. Písničku doporučuji si poslechnout až na Silvestra s nějakým „posílením“ krevního oběhu

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

Dráha zvaná „Kozí“

Trať z Děčína do Duchcova a dále do Chomutova byla vystavěna coby druhá spojnice podkrušnohorské uhelné pánve s labskou vodní cestou. Lokálka si získala už dávno ne-libě znějící přezdívku „Kozí dráha“. Původ tohoto označení bývá odvozován od faktu, že po kolejích této vedlejší tratě pobíhaly kozy a vlak často musel mimořádně zastavovat a tato zvířata odhánět. Podle jiné verze chovali strážníci tratě a další zaměstnanci u svých domů výhradně kozy a slepice, takže na zastávkách i ve stanicích se při průjezdu vlaku ozývalo mečení, což se následně projevilo v pojmenování tratě.

Duchcovsko-podmokelská dráha (k. k. privilegierte Dux-Bodenbacher Eisenbahn-Gesellschaft, DBE) vznikla jako konkurenční spojení k Ústecko-teplické dráze (k. k. privilegierte Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, ATE) a byla určena především pro vozbu uhlí z hnědouhelné pánve do přístavu v Podmoklech (dnes Děčín). Trať začínala ve stanici Duchcov (dnes je již tato stanice zrušena a je využívána pouze jako vlečka) a přes Liptice se ostře stočila k severu. Přes stanice Háj u Duchcova a Košťany dosáhla Teplíc lesní brány. Dále se v táhlém stoupání přimkla těsně k pásmu Krušných hor, které sledovala až do stanice Telnice. Poté přešla plochým sedlem pod Nakléřovským průsmykem do údolí Jílovského potoka, aby před stanicí Malé Chvojno dosáhla svého vrcholu. Odtud trať přes Libouchec a Jílové prudce klesala (místy jsou sklony až 30 promile) až do samostatné stanice Děčín západní nádraží. Kromě napojení na hlavní pražskou trať z jižního zhlaví stanice Děčín západní nádraží odtud vedla vlečka do přístavu Děčín-Rozbělesy (dnes pouze Kovošrot), kam dříve směřovala většina zátěže pro labské lodě. Naopak osobní vlaky byly sunuty po spojnici z Děčína západního nádraží do Děčína hlav-



Rok 1996 a premiérová jízda lokomotivy 742.096 děčínského depa v obnoveném retro nátěru. Určitou zajímavostí je i v té době pestrá skladba nákladních vozů na manipulačním vlaku Děčín – Teplice lesní brána.



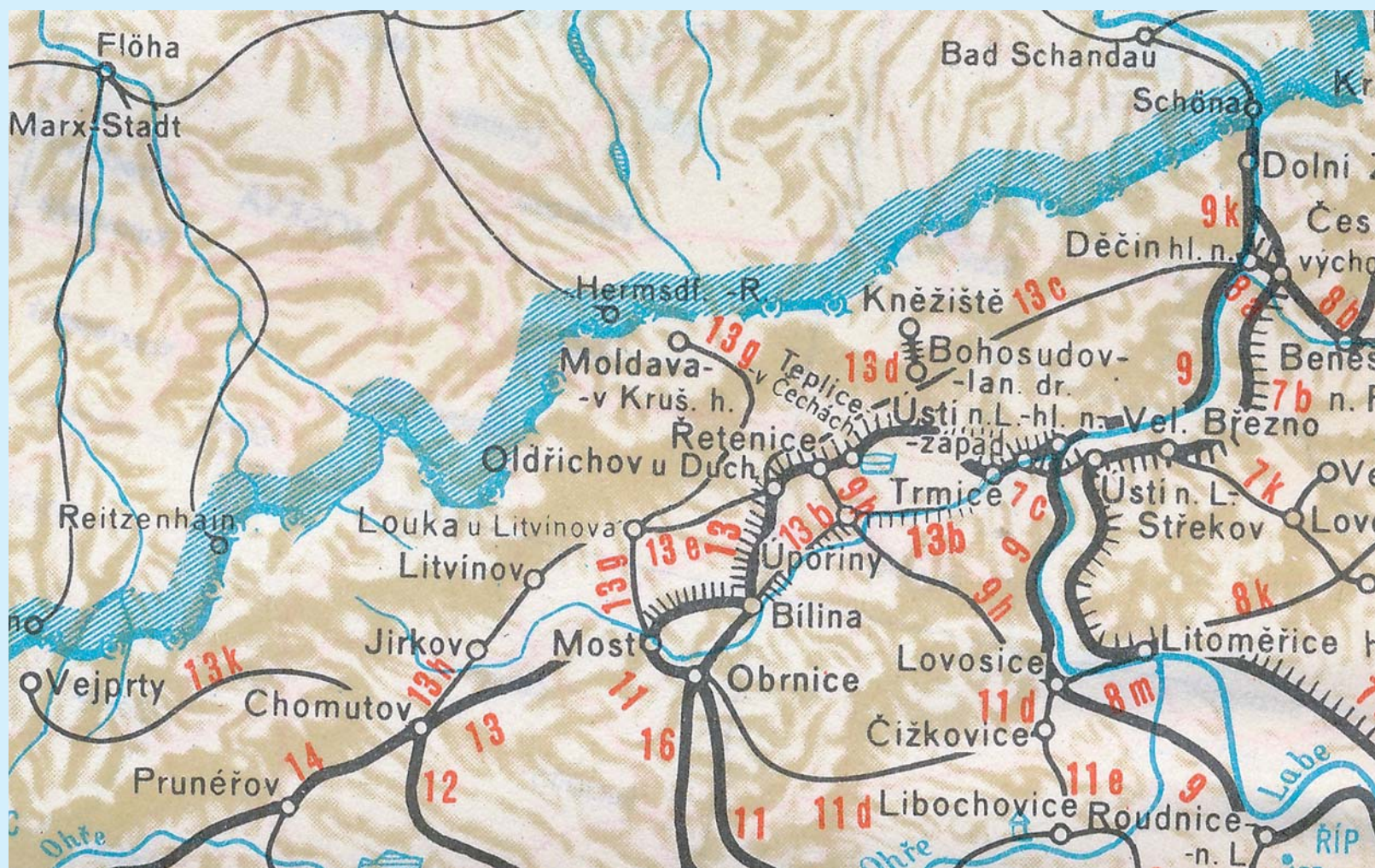
Že bylo v Jílovém opravdu rušno, dokládá fotografie z roku 1997. Vlevo postrk manipulačního vlaku do Teplíc lesní brány se strojem 750.368, vpravo mimořádný „manipulák“ z Libouchce do Děčína s prototypem T 478.4001, v té době již pod označením 750.409.

ního nádraží. Celá takto popsaná trať byla slavnostně otevřena **2. října 1871**.

Dne 19. prosince 1872 byla síť této dráhy rozšířena o trať vedoucí pod Krušnými horami z Duchcova přes Osek do Litvínova a dále až do Chomutova. Při prodloužení dráhy do Chomutova vznikl před Duchcovem kolejový trojúhelník pro přímou jízdu do Oseka a dále na Chomutov, popř. do Duchcova. Trať za Duchcovem procházela důlním územím a byla na ní napojena řada vleček k jednotlivým uhelným šachtám. Z Oseka přes Lom u Mostu pokračovala dráha do Louky u Litvínova, kde se později napojila trať Pražsko-duchcovská (k. k. privilegierte Prag-Duxer Eisenbahn, PDE), tedy dnešní lokálka od Mostu do Dubí a Moldavy s přechodem do Saska. Trať za Litvínovem byla ještě na sklonku devadesátých let 20. století provozována jako vlečka do místního kovošrotu, dnes je vlečka nenávratně zrušena. Dříve se na „horní Kozí dráze“ od Litvínova ve směru na Jirkov nacházely železniční stanice Horní Litvínov, Horní Jiřetín, Dřínov, při-

čemž přes Jirkov trať vedla na chomutovské nádraží, kde se napojila na trať ATE. Bývalé nádraží Duchcovsko-podmokelské dráhy se nachází naproti dnešnímu chomutovskému nádraží a je využíváno pouze pro nákladní vlaky.

„Kozí dráha“ vedla více jak z poloviny územím hnědouhelné pánve, a proto její osud psala do značné míry těžba uhlí. Už v roce 1929 byla v km 43,9 zřízena odbočka zvaná „Barbora“ a kolejové napojení z Háje do Oldřichova u Duchova na hlavní trať. Vlivem těžby v okolí Teplic pak zanikla původní část dráhy přes Košťany. Později byl zrušen i provoz dolu v Novosedlicích. Záhy byla zrušena i velká výtopna v Louce, kde zbrojily parní lokomotivy od uhelných vlaků. Vlivem různých přeložek a přesunům těžby uhlí postupně zanikla řada vleček ruku v ruce s hlubinnými šachtami, a tím se začala psát historie povrchové těžby uhlí. Koncem šedesátých let byl takto masivně vydolován úsek mezi Jirkovem a Dřínovem, čímž došlo k úplnému zániku části tratě a k ukončení vlaků v Litvínově. Dál dráha pokračovala coby vlečka do Horního Jiřetína, ale nakonec na počátku let devadesátých zanikla také. Naopak část původní trasy z Jirkova byla použita pro novou přeložku bývalé Ústecko-teplické dráhy, hlavní dvojkojenné trati z Mostu do Chomutova tak, jak ji známe z dnešních dnů. Důlní činnosti padnul za oběť i úsek Osek – Duchcov. Ve stanici Osek si můžeme dodnes povšimnout rozlehlé plochy původního kolejiště. V roce 1997 byla obnovena osobní doprava na torzu dráhy v úseku trati za dolem Československé armády, tedy mezi Chomutovem a Jirkovem, kam zajížděly po dokončení tzv. Ervěnického koridoru jen nákladní vlaky. Dodnes se na původním jirkovském nádraží „Kozí dráhy“ můžeme, byť už pouze sporadicky, setkat s manipulačním vlakem ČD Cargo.



Výřez z mapy k jízdnímu řádu 1972/1973 s tratí Děčín – Litvínov – Chomutov SBÍRKA: MICHAL ROH

Provozní zajímavosti

Letmo ještě můžeme zmínit několik provozních zajímavostí. Po ústupu parní trakce (zcela zde dojezdila až v roce 1979) a ukončení provozu těžkých uhelných vlaků v průběhu sedmdesátých let se uplatnily na dráze i dieselové lokomotivy. V čele osobních vlaků a jediného soupravového páru 6908/6911 Děčín – Litvínov se na lokálce vystřídaly T 478.1 (751) a po nich turnusová T 478.3001 (753).

V roce 1968 byla na „Kozí dráze“ zavedena zjednodušená doprava dle předpisu D3, a to v úseku z Jílového do Teplic lesní brány s dirigujícím dispečerem v Malém Chvojně. Postupem času a s pokračujícím úpadkem tranzitní (nikoliv místní) nákladní dopravy byl v osmdesátých letech zrušen výpravčí i v Jílovém u Děčína.

O mnoho let později, se zastavením osobní dopravy v roce 2007, opustili výpravčí i železniční stanice v Malém Chvojně a Teplicích lesní bráně. Horní úsek Oldřichov – Litvínov zůstal téměř bez změn. Až na sklonku devadesátých let byly mostecké „bobiny“ (řada 121, 141) v osobní dopravě nahrazeny všudypřítomnými motorovými vozy řady 810, posléze 814. V letech 2020–2022 prošel horní úsek „Kozí dráhy“ z Oldřichova u Duchova do Litvínova zásadní modernizací a dnes se na této lince můžeme setkat s elektrickými jednotkami „regiopanter“ dopravce České dráhy. Bohužel nákladní doprava v podobě manipulačních vlaků se po rekonstrukci již na dráhu nevrátila a zákazníci přešli nejspíš už nenávratně na silniční dopravu. Nutno však dodat, že tento úsek slouží pro nákladní dopravce jako alternativní odklonová trasa mezi Oldřichovem a mosteckým „ranžírem“.

Problémy a zastavení provozu

Opusťme nyní provozní záležitosti a podívejme se na problémy, s kterými se tato regionální trať v dlouhodobém horizontu potýká. Prvním z nich je přesun financování základní dopravní obslužnosti z ministerské úrovně do působnosti krajů v roce 2005. Ten umožnil nově vznikajícím institucím přizpůsobit rozsah provozu vlaků i linkových autobusů vlastním a mnohdy i absurdním představám. Záhy se v jednotlivých krajích začala výrazně lišit filozofie základní dopravní obslužnosti, přičemž Ústecký kraj, do kterého „Kozí dráha“, trať v jízdním řádu uváděná pod číslem 132, spadá, zvolil ve vztahu k dopravcům velice agresivní strategii. Nastala „bitva“ mezi krajem, městy, obcemi a Českými drahami, která nakonec vyústila v částečné omezení počtu spojů v celém kraji, a to ke změně jízdního řádu od 12. června 2005. Krajský úřad preferoval v relaci Děčín – Libouchec autobusovou linku a s grafikonem 2006/2007



Dřívější doby byly na zimní sněhovou nadílku neoddiskutovatelně bohatší – fotografie odpoledního osobního vlaku z Děčína do Oldřichova u Duchova v čele s „manipulákovou“ 742.178.

skončily kratší páry vlaků z Děčína do Jílového a Malého Chvojn. Po zcela logickém odlivu cestujících a klesající obsazenosti pouhého „torza“ osobní dopravy neobjednal už Ústecký kraj v GVD 2007/2008 na trati číslo 132 žádné spoje, což znamenalo úplné zastavení osobní železniční dopravy mezi Děčínem a Oldřichovem. To, že šlo o zcela záměrný a účelový krok, dokládá i fakt, že do médií pronikla informace o různých spekulacích s pozemky. Paradoxně nákladní doprava v úseku Oldřichov u Duchcova – Teplice lesní brána a v úseku Děčín – Libouchec vydržela až do roku 2015, do doby, kdy tehdejší SŽDC zavedla na dráze tzv. nulový GVD, přičemž celou „Kozí dráhu“ vyloučila z provozu pro údajně špatný technický stav. Na některých, do té doby provozovaných úsecích, dokonce došlo k odmontování celých kolejových pásů, jež byly položeny do osy koleje, a z toho bylo zcela jasné, že opravdu nešlo o běžné zloděje kovů.

Nyní je vhodné se zmínit o druhé příčině aktuálních potíží „Kozí dráhy“. V prosinci



Říjen roku 2002 a lokomotiva 742.110 s pravidelným Mn Teplice lesní brána – Děčín a tehdy běžná přeprava izolačních hmot NOBASIL z Nové Baně na Slovensku. Na pozadí lze sledovat CHKO Tiské stěny.



V roce 2006 byla zdokumentována pravidelná přeprava plastových produktů od firmy H2 Plast Jílové u Děčína. Manipulační vlak můžeme v čele se strojem 742.089 sledovat na výjezdu z Jílového u Děčína.

2006 byl dokončen přeshraniční úsek dálnice D8 spojující Prahu a německé Drážďany. Ten míjí Děčín o téměř 20 km a jediná vhodná spojnice s městem vede údolím Jílovského potoka, kterým kromě kapacitně nepostačující silnice v centrech obcí prochází i železniční trať. Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) proto už delší dobu připravuje výstavbu přeložky silnice I/13 mezi dálnicí D8 a Děčínem. V roce 1997 firma Valbek vypracovala celkem 4 varianty trasování nové silnice lišící se jen v dílčích částech. Společné bylo napojení na pobřežní silnici na jihu Děčína v oblasti Chrochvic následované náročným stoupáním mezi částmi Popovice a Krásný Studenec, kde silnice ve výšce kolem 300 m n. m. překročila sedlo západně od vrchu Klobouk. Dále se těsně přimkla k železniční trati 132 a v souběhu s ní pokračovala po úbočí údolí Jílovského potoka až za Libouchec, přičemž různé varianty koleje „Kozí dráhy“ několikrát mimoúrovňově křížily. Navržené varianty vykazovaly vzhledem ke členitému terénu velké náklady na umělé stavby, zejména dlouhé mosty a stěny. Problémem bylo i četné trasování v sesuvných oblas-



Labutí píseň nákladní dopravy dokládá fotografie stroje 742.109 ČD Cargo. V té době byla na „Kozině“ ještě pravidelná nákladní doprava, vozily se například „jednotlivky“ s izolačním materiálem z Nové Baně do Libouchce, v té době však již jezdící odklonem z Oldřichova u Duchcova přes Malé Chvojno. Důvodem vyluky a tím i zavedení odklonu byl fakt, že v Modré u Děčína bylo demontováno několik metrů kolejí bez logického odůvodnění. Tento krok byl začátkem novodobé historie dráhy, resp. snah o její likvidaci.

tech. V rámci posuzování vlivu stavby na životní prostředí v roce 2005 se kromě části zastupitelů obcí na trase nové silnice negativně vyjádřila i Správa CHKO České středohoří. Výsledkem byla potřeba podrobněji rozpracovat jednotlivé varianty, případně navrhnout zcela novou tunelovou trasu. Hlavní potíž ale tkvěla v příliš vysokých nákladech na stavbu. Řešením se ukázal být návrh vedení silnice po trase stávající železniční tratě. Ten byl v roce 2007 posuzován v procesu EIA společně s jednou z variant předchozího řešení. Výsledek byl pro železnici zdrcující, neboť varianta „traťová“ byla vyhodnocena jako výhodnější po stránce záboru pozemků (šířka cca 4 místo 27 metrů), vlivu na krajinný ráz, na faunu, flóru i ekosystémy, na tvorbu nových překážek v terénu a v neposlední řadě byla seznána jako podstatně levnější. Zpracovatel posudku bohužel zcela pominul skutečnost, že na trati do té doby existoval provoz, resp. pouze do doby, než Ústecký kraj záměrně zrušil osobní vlaky, aby záhy Správa železnic dráhu prohlásila za nesjízdnou, čímž o pár let později a nedob-

rovolně došlo také ze strany dopravce ČD Cargo k ukončení pravidelných obsluh zdejších stanic. V tomto dokumentu je za benefit označeno i vedení nové silnice přes město, které lze při současném trendu zklidňování dopravy ve městech označit přinejmenším za sporné. Postupem času se ale celá společnost vyseparovala na dva tábory, kdy jeden začal bojovat za záchranu tratě a druhý tábor naopak usilovně loboval za zrušení dráhy i za cenu, že zde místo silničního přivaděče vznikne cyklostezka, jenž bude financována z předem neurčených finančních zdrojů. Všechny tyto dohady nakonec na Děčínsko přilákaly různé politické lobbisty a spekulanty. Bohužel všechny návrhy přehlížely jeden podstatný fakt, a tím je platný zákon České republiky určující jasný postup při rušení veřejné železniční dráhy.

Snahy o obnovení provozu

Od roku 2020 se datují snahy Ústeckého kraje o částečné obnovení osobní do-



Zatímco spodní část „Koziny“ bojovala o přežití, do Teplic lesní brány ještě jezdil pár pravidelných manipulačních vlaků. Bohužel ani zde nebyla nákladní doprava provozována dlouho....



Duben roku 2023 a fotovlak objednaný pro české a zahraniční železniční fotografy. V devadesátých letech běžný obrázek, kdy v dopravně Jílové u Děčína v ranních hodinách zastavil pravidelný Mn Děčín – Teplice lesní brána, jenž býval z důvodu velké zátěže veden vlakovým a postrkovým strojem řady 742. Na snímku lokomotiva 742.116 ČD Cargo, která se honosí udržovaným nátěrem ještě z druhé poloviny devadesátých let. Tímto organizátor akce zároveň děkuje Provozní jednotce Ústí nad Labem, konkrétně vedoucímu skupiny lokomotivních čet panu Jiřímu Janebovi za spolupráci a vstřícnost při nasazení této lokomotivy.

pravy, a to v režimu turistické linky. Tento krok se nakonec povedlo k 31. březnu 2022 realizovat, přičemž k tomuto datu na dráhu vyjely pravidelné osobní vlaky (Děčín – Telnice a zpět). Ústecký kraj po kladném vyhodnocení první provozní sezóny rozhodl o objednání turistických vlaků v celém – zbylém úseku tratě, tedy až do Jeníkova (dříve Oldřichova u Duchcova). V návaznosti na tyto kroky se dopravci ČD Cargo ozvalo několik potenciálních zákazníků, kteří měli zájem jednak o nakládku dřeva a také o rozsáhlejší využití plochy v Malém Chvojně. Aktuální vývoj na „Kozině“ tak byl na sklonku roku 2023 totožný s rokem předešlým. Objednávka osobních vlaků v celé trase nebyla ze strany Ústeckého kraje Správou železnic vyslyšena. Požadavky ČD Cargo na obnovu manipulačních kolejí byly diskutovány, leč k obnově nedošlo a nebylo možné zákazníkům vyhovět. Významným benefitem zprovoznění manipulačních kolejí by byla možnost operativního odstavení správkových nebo dlouhodobě depono-



Druhý snímek opět představuje nákladní fotovlak, jehož složení zhruba odpovídá době přelomu devadesátých let. Tehdy běžné přepravy písku nebo „zetek“ pro papírnu SEPAP Jílové u Děčína, obdobně vozy řady Res a Eas byly běžnou záležitostí této lokálky. Na fotografii sledujeme lokomotivu 742.113 dopravce České dráhy.

vaných vozů, které nyní zabírají volnou kapacitu už tak přetíženého děčínského železničního uzlu, přičemž část správkových vozů se složitě rozváží nebo naopak sváží ze vzdálených vleček. Samozřejmě tyto snahy o návrat nákladní dopravy neznamenají, že by se zde tahalo ve velkém uhlí a jiné dlouhé ucelené soupravy. Nicméně významný potenciál pro nákladní dopravu představuje rovněž výstavba podkrušnohorského tunelu vysokorychlostní tratě do Německa. Rubanina z této stavby by rozhodně měla být odvážena po železnici.

Prostřednictvím několika fotografií jsme si připomněli bohatou historii nákladní dopravy na této trati v posledních desetiletích provozu. Závěrem pak popřejme „Kozí dráze“ další bohatou historii a snad se na ní podaří vrátit i nákladní vlaky.

TEXT A FOTO: ANTONÍN NĚMEČEK

ZDROJ: SOUBOR DAT Z TISKOVÝCH PERIODIK A MÉDIÍ, ARCHÍV ANTONÍNA NĚMEČKA.