

Cargovák



Úvodní sloupek

Veselé Vánoce a šťastný nový rok

Stejná nebo podobná přáníčka teď znějí všude kolem nás. Je to tak, závěr roku je tady a s ním i období, které v sobě nese kouzlo klidu a pohody. Pro mnohé z nás jsou Vánoce příležitostí zastavit se, zamyslet se nad uplynulým rokem a sdílet vzácné chvíle s našimi blízkými. Je to také období, kdy ulice našich měst rozzáří tisíce světel, náměstí ozdobí vánoční stromy a provoní svažené víno a perníčky. Budeme rádi, pokud si i v předvánočním čase najdete chvíli na přečtení posledního letošního vydání magazínu Cargovák. Nechybí v něm tradiční zhodnocení právě končícího roku z pohledu nejvyššího představitele ČD Cargo, předsedy představenstva Tomáše Tótha. V rozhovoru se však bude věnovat i tomu, co nás čeká v roce příštím. Prosincové číslo je ale plné i dalších informací a předvánoční čas jsme vám chtěli zpestřit i volnočasovými částmi, ve které vás seznámíme s činností železničních modelářů z Trutnova a s trochou nadsázky představíme i nové posily lokomotivního parku ČD Cargo. Kdy je můžeme očekávat? To se dozvíte na poslední stránce.

Závěrem mi dovolu popřát vám za celou redakci Cargováku klidné a pohodové Vánoce naplněné radostí, láskou a vzájemným porozuměním. Ať jsou nadcházející svátky pro vás nejen obdobím odpočinku, ale také příležitostí k novým začátkům a nadějím do dalšího roku. Ať rok 2025 přinese vám i vašim blízkým hlavně zdraví a štěstí. A do třetice i mnoho důvodů k úsměvu.



MICHAL ROH

Obsah

Ohlédnutí za dnem železnice

04 Realizaci letošního ročníku Národního dne železnice v České Třebové zkomplikovaly zářijové povodně. V náhradním termínu však na návštěvníky čekal rozšířený program a těšit se mohli na celou řadu zajímavých vozidel, mezi kterými nechyběly ani lokomotivy ČD Cargo.



Železniční akademie v Břeclavi

06 V listopadu byla v Břeclavi slavnostně otevřena železniční akademie. Ve spolupráci s ČD Cargo se zdejší Střední průmyslová škola Edvarda Beneše stala dalším akreditovaným pracovištěm pro výchovu nových strojevedoucích.



U zrodu tratě z Martinic v Krkonoších do Rokytnice nad Jizerou stál Jan Nepomuk hrabě Harrach. Provoz na ní byl zahájen před 125 lety, 7. prosince 1899. Toto výročí si široká veřejnost připomněla na den přesně jízdami tří párů parních andělských vlaků. O den později pak vyjel na trať nákladní fotovlak, jehož jízdu si skupina nadšenců připomněla doby, ve kterých lokomotivy jezdily s rudou hvězdou na čele a zátěž zdejších „manipuláků“ bývala úctyhodná. FOTO: MICHAL ROH

„Rok 2025 bude velmi náročný,“

říká předseda představenstva naší akciové společnosti Ing. Tomáš Tóth. Nejprve jsme se ale spolu s ním ohlédlí za událostmi uplynulých dvanácti měsíců a položili mu několik otázek na aktuální témata.

► **Začneme asi tradiční otázkou. Jak byste hodnotil právě končící rok?**

Moc rád bych jednou začal tím, že to byl rok bezproblémový a pohodový. Pro naši společnost to však bylo další poměrně náročné období. Tak si ho pojďme v krátkosti shrnout. Všudypřítomný válečný konflikt na Ukrajině, přepadávání lodí v Suezském průplavu, nepokoje v Palestině nebo také volby amerického prezidenta – to jsou globální celospolečenské vlivy, jejichž dopad na dopravní trh a zbožívé proudy je a dále bude značný. Ekonomický vývoj samozřejmě ovlivnila i pokračující dekarbonizace energetiky a teplárenství, která se projevila především poklesem zájmu o pevná paliva, jenž je bohužel v případě České republiky rychlejší, než kdokoli očekával. O přibližně 5 mil. tun zboží jsme v důsledku krachu společnosti Liberty Steel v Ostravě přišli také v železe a černém uhlí. Celoročně klesaly rovněž přepravy dřeva – kůrovcová kalamita je u konce, o přepravy v ucelených vlcích musíme svádět ostrý konkurenční boj. Průmysl nejen v České republice stagnuje, což se logicky projevuje v nižší poptávce po našich službách. Je to jednoduchá rovnice. Nedaří-li se našim zákazníkům, nedaří se v přepravních objemech ani nám. Ale aby to neznělo příliš pesimisticky. Jsou komodity, jejichž přepravy naopak rostly a jsou příslibem pro další období. Zmínit můžu například pohonné hmoty přepravované v našich cisternových vozech, dlouhodobě v našich číslech rostoucí kombinovanou dopravu a dařilo se nám i v automotive. Registrujeme také zájem o přepravy produktů cirkulární ekonomiky.

Stejně jako v předešlých letech jsme se museli vyrovnat s dopady výlukové činnosti, ale musím potvrdit, že díky dobré spolupráci se Správou železnic se nám je přijetím vhodných výlukových opatření podařilo zvládnout. A to i přesto, že některé výluky – například Branický most, trať Plzeň – Cheb nebo trať do Brna přes Vysočinu – byly opravdu náročné. A aby toho nebylo málo, přišly v září povodně, které ovlivnily nejen železniční provoz, ale bohužel zasáhly i do životů mnoha našich zaměstnanců. Zároveň zpomalily slibně nastartovaný růst přeprav. Sečteno, podtrženo, v pololetí jsme vykázali zisk, k němuž významnou měrou přispěly velmi dobré výsledky našich zahraničních poboček a dceřiných společností. Celoroční výsledky bohužel již tak dobré nebudou, a to díky celkově nižším přepravním objemům, ale třeba i zmíněným povodním.

► **Tématem, které nyní rezonuje naší společností, je optimalizace kapacit, včetně nepopulárního snižování počtu zaměstnanců. Jaké jsou k optimalizaci důvody?**

Než se dostanu k odpovědi na tuto otázku, rád bych, abychom se společně podívali do zahraničí. Výsledky DB Cargo jsou alarmující, dopravce dlouhodobě vykazuje značnou ztrátu. Na PKP Cargo musela být ustanovena ochrana před věřiteli, s finančními problémy se potýkají v Itálii i Francii. V pololetí ohlásilo propad přepravních objemů a ztrátu i švýcarské cargo. Oproti tomu ČD Cargo dlouhodobě vykazuje zisk a nejinak tomu bylo i v letošním prvním pololetí. Je to dáno mimo jiné tím, že se snažíme flexibilně reagovat na změny na trhu



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

a také průběžně optimalizovat naše kapacity. Výpadek přeprav související s již zmíněnou dekarbonizací i stagnací průmyslové výroby je však již natolik velký, že na něj musíme zareagovat rozsáhlejšími opatřeními. S poklesem poptávky bohužel souvisí i stále se zhoršující rentabilita segmentu jednotlivých vozových zásilek. Žádná pomoc od státu ani od nikoho jiného nám nepřijde. A pokud nechceme dopadnout jako velká část evropských národních nákladních dopravců, musíme rychle reagovat. Šrotujeme nepotřebné vozy a lokomotivy, probíhá digitalizace a elektronizace našich procesů, optimalizujeme obsluhu jednotlivých ramen a nyní bohužel musíme přistoupit i k nejbolestivějšímu opatření, kterým je snižování počtu našich zaměstnanců. Mějme prosím ale hlavu vzhůru. ČD Cargo je skvělá značka a máme respekt v celé Evropě. Struktura přeprav požadovaných zákazníky se mění a jedinou jistotou dnes je, že již nikdy nebude taková, jakou si pamatujeme. Proto se musíme začít měnit i my. Máme jasný cíl i plán.

► **Znamená to tedy, že segment jednotlivých vozových zásilek opouštíme podobně jako to v minulosti udělali jiní evropští dopravci?**

Segment jednotlivých vozových zásilek rozhodně nechceme úplně opustit. Jak jsem ale zmínil výše, musíme ho provozovat efektivně a neprohlubovat tak ztrátu celé společnosti. Ztráta by znamenala zhoršení možností financování naší činnosti a tím i nemožnost obnovy vozidlového parku. Nemůžeme si dovolit jezdit s jedním nebo dvěma vozy desítky kilometrů daleko s cenami, které nepokrývají úplné vlastní náklady. Chtěl bych proto změnit model obsluhy tohoto systému. Pravidelně obsluhovat tarifní body, ve kterých se nakládá a vykládá více vozů, a ostatní tarifní body obsluhovat podle potřeby zálohou a personálem z některé větší stanice. Tato druhá část je pak model, který často uplatňují menší dopravci při sestavování ucelených vlaků ze zásilek z různých stanic. Je to vhodný způsob, jak flexibilně do-

plnit obsluhu základní sítě pro nakládací místa s menším objemem zátěže.

Restrukturalizace provozního úseku na jaře letošního roku přinesla novým OPŘ a provozním pracovištím zvýšení pravomocí a také odpovědnosti. Očekávám, že s plnou odpovědností by teď management těchto jednotek měl přijít s návrhy provozních technologií, které přinesou maximální úsporu nákladů při co nejmenší ztrátě přepravních objemů. Znovu tedy opakuji, že produkt jednotlivých vozových zásilek neopouštíme. V dlouhodobém horizontu předpokládám, že kapacity, které pro tento produkt držíme, transformují do kontinentální a posléze „národní“ kombinované dopravy. Opustíme svážné pahrbky, budeme překládat přepravní jednotky na silniční nákladní automobily a ty zajistí první a poslední míli. Dnes je to díky cenovým hladinám ještě nedosažitelné, ale s přibývajícím tlakem na dekarbonizaci v dopravě je to jediná možnost, jak ušetřit nejenom emise, ale především spotřebu energie v dopravě.

► **Jak tedy bude vypadat rok 2025?**

Bude to opět náročný rok. Proces odstupu od spalování fosilních paliv je zdá se nezvratný. Očekávat nárůst výkonů nelze ani v dalších tradičních komoditách. Naše ekonomika je úzce propojena se sousedním Německem, a to na tom podle prognóz bohužel nebude příliš dobře. Cirkulární ekonomika se teprve rozjíždí, a ačkoliv přepravy biomasy, komunálního odpadu nebo TAPů považujeme za perspektivní, tak spíše v dlouhodobém horizontu. Musíme proto především dokončit proces optimalizace kapacit a zeštíhlit naši společnost, abychom ji udrželi konkurenceschopnou. Pevně věřím, že se nám v roce 2025 podaří rozjet další nové projekty v kombinované dopravě, chceme se více zaměřit na přepravy stavebních odpadů apod. Teď na podzim jsme odváželi zeminu z pražského Smíchova, což mě utvrdilo v tom, že železnice má v této oblasti svoje nezastupitelné místo. Ve spolupráci se Správou železnic

a Ministerstvem dopravy bychom také konečně rádi rozjeli projekt menších překládkových terminálů, které by mohly v budoucnu přispět ke zlepšení spolupráce mezi silnicí a železnicí. Hned na počátku roku nás na vybraných tratích čeká zahájení výhradního provozu pod ETCS. Na obchodní konferenci ve Špindlerově Mlýně jsme našim zákazníkům deklarovali, že jsme připraveni, technicky i personálně, tak pevně věřím, že to klapne a že tím opět vzroste naše konkurenceschopnost. Tu musíme podpořit i našimi opatřeními ve vztahu k udržitelnosti a společenské odpovědnosti.

► **Bude ČD Cargo pokračovat v expanzi do dalších evropských zemí?**

Již v roce 2015, kdy jsme naši expanzi do zahraničí zahájili, jsem si byl jistý, že je to krok správným směrem. Kromě České republiky dnes úspěšně působíme prostřednictvím poboček a dceřiných společností na trhu v dalších šesti evropských zemích. Zatímco v roce 2020 jsme mimo území České republiky zajistili přepravu přibližně 4 mil. tun zboží, v loňském roce přesáhlo toto číslo téměř 12 mil. tun. Prodlužování přepravních ramen do zahraničí není jen o konkurenčním boji, jak se mnozí domnívají, ale především o požadavcích zákazníků. Musíme si uvědomit, že více než 60 % našich přeprav je mezinárodních a jsou klíčové i pro výkony v České republice. Bez nabídky zahraničních úseků bychom u zákazníka neuspěli a realizaci českých úseků neobhájili. Samozřejmě, že zahraničí je pro naši společnost i příležitost, jak alespoň částečně sanovat pokles přeprav na tuzemském dopravním trhu a získat další nové tržby. Proto v expanzi rozhodně budeme pokračovat. V letošním roce jsme pořídili 10 nových Vectronů, které jsou vybaveny paketem pro provoz v Nizozemsku a v Belgii – to jsou země, kde bychom naše aktivity chtěli dále rozvíjet například ve vztahu k přepravám do přístavů. Starší lokomotivy, které nebudeme vybavovat evropským zabezpečovačem ETCS, chceme využít na Balkáně. Nejen v Chorvatsku, kde působí naše dceřiná společnost ČD Cargo Adria, ale třeba i v Srbsku nebo dalších zemích. Severomořské a baltské přístavy jsou přetíženy, přístavy v Jaderském moři jsou proto pro nás velmi perspektivní. Zapomenout bych nechtěl ani na Itálii. Již nyní prostřednictvím naší rakouské pobočky zajišťujeme do pohraničních stanic Brenner a Tarvisio a s ohledem na rostoucí výměnu zboží mezi Českou republikou a Itálií chceme i v této zemi nabídnout našim obchodním partnerům kvalitní služby. Do založení dalších dceřiných společností se však nechceme vrhat bezhlavě, ale na základě konkrétního podnikatelského záměru a také s lidmi se znalostí konkrétního prostředí.

► **Co byste popřál našim zaměstnancům a celé společnosti do roku 2025?**

Nejen zaměstnancům ČD Cargo, ale všem železničářům bych rád popřál klidné prožití vánočních svátků, pevné zdraví a hodně sil do nového roku. Naši společnost pak přeji, abychom překonali nástrahy dalších výzev, aby snižování našich nadkapacit bylo rychlé a co nejméně bolestné a abychom se mohli dále věnovat již jen našemu rozvoji a úspěšné budoucnosti. Na viděnou v příštím roce, ve kterém budeme společně obhajovat pozici jednoho z nejlepších železničních nákladních dopravců v Evropě.

PŘIPRAVIL: MICHAL ROH

Odklony pod Klíčem

V druhé polovině letních prázdnin, 1. srpna 2024 začala další etapa modernizace železniční tratě Děčín – Rumburk, a to konkrétně na úseku Česká Kamenice – Mlýny. Dle prvotních plánů měla být nepřetržitá výluka ukončena začátkem listopadu, avšak v době psaní tohoto textu byl Správou železnic termín prodloužen až za změnu GVD 2024/2025, tzn. do 16. prosince 2024.

V rámci této poměrně dlouhé výluky dojde k několika zásadním změnám na této trati. Železniční stanice Mlýny bude nově dálkově řízena z České Kamenice obdobně jako je dnes výhybna Markvartice. Dále dojde k dílčí opravě železničního svršku na úseku Česká Kamenice – Mlýny. Zásadní stavbou je však kompletní modernizace stanice Česká Kamenice, která spočívá nejen v obnově současného kolejiště, ale také nástupišť pro cestující. Kromě linky Děčín – Rumburk je z České Kamenice výchozí turistická linka do města sklářů – Kamenického Šenova.



Souprava prázdných „sypáků“ coby Mn 86116 v železniční stanici Nový Bor při cestě do Šluknova, na vlečku Lomu Císařský

Pro dopravce ČD Cargo to znamenalo odklonit současný pár Mn 86116/86115 do trasy přes Českou Lípou, Nový Bor, Svor a Jedlovou, kde se poté napojil na kmenovou trasu do Šluknova. Ve své podstatě šlo o dočasný návrat do původní trasy, která byla coby Mn 86010/86011 využívána ještě před známou kůrovcovou kalamitou. Mimochodem ta zdejší objemy přeprav zvedla o neuvěřitelných cca 200 %. Dnes po pěti letech od nástupu „kůrovce“ je již těžba dřeva na ústupu a z původních dvou párů manipulačních vlaků (86111/86110 Děčín – Česká Kamenice a 86116/86115 Děčín – Šluknov) zůstal pouze druhý jmenovaný vedený pouze ve vybrané dny v týdnu. Víceméně se dá říci, že tento „manipulák“ v grafikonu vlakové dopravy zakreslený 5x v týdnu funguje v režimu AdHoc a jezdí podle poptávky zákazníka, tzn. 2x až 3x týdně, čímž se zvedla efektivita přeprav, aniž by to zákazníkům ČD Cargo přineslo zásadní omezení. Kromě běžných jednotlivých vozových zásilek komodity uhlí a dřevo putují z oblasti Šluknovska i ucelené soupravy například do Paskova. V tomto případě byla z důvodu



Fotografie z konce srpna 2024 zachycuje odklonový Mn 86116 v železniční stanici Svor. Na jeho postrku byl retro „brejlovec“ 750.338. Honosná výpravní budova a tři koleje v popředí jsou pozůstatky zrušené lokálky ze Svoru přes Cvikov do Jablonného v Podještědí.



Odklonovou trasu přes Svor využila i ucelená souprava kalamitního dřeva ze Šluknovska do zpracovatelského závodu Biocel v Paskově. Snímek byl pořízen horkého pozdního srpnového odpoledne poblíž Skalice u České Lípy. V čele vlaku stálo operativně nymburské retro dvojče 742.200 + 742.333, které se soupravou pokračovalo až do Nymburku.

výše uvedeného odklonu využita přímá trasa návozu a odvozu soupravy, a to v trase z Nymburka přes Bakov na Jizerou do České Lípy a následně do Šluknova. Za zmínku určitě stojí ještě jedna nevšední přeprava, která proběhla pod vrchem Klíč. Konkrétně se jednalo o přepravu kameniva z Lomu Císařský u Šluknova do Frýdlantu v Čechách. Takto byly naloženy dvě sou-

pravy o celkovém počtu čtyřiceti vozů a jejich trasa vedla hned přes tři významná sedla – přes Jedlovou v Lužických horách, Křížanské sedlo pod Ještědem a nakonec ještě přes Oldřichovské sedlo v Jizerských horách. V těch nejnáročnějších úsecích byl z důvodu hmotnosti vlak veden čtyřmi stroji řady 753.7.

TEXT A FOTO: NT

Zpráva o kombinované dopravě v Evropě 2024

Ke konci listopadu 2024 byla organizací UIC (Mezinárodní železniční unie) a UIRR (Mezinárodní unie pro silniční a železniční kombinovanou dopravu) zveřejněna Zpráva o kombinované dopravě pro letošní rok.

Z materiálu jednoznačně vyplývá, že ambiciózní cíl dosažení 30% podílu železnice na dopravním trhu do roku 2030, který si Evropská unie stanovila jako součást svých klimatických cílů, bude náročné dosáhnout bez podstatných změn a zlepšení současného dopravního systému, především však bez podstatného přesunu zboží ze silnice na železnici. Po mírném poklesu mezi lety 2013 (19 %) a 2020 (17 %) se podíl železniční nákladní dopravy na evropském dopravním trhu díky růstu kombinované dopravy stabilizoval, respektive dále nepropadl. Se 17 % evidovanými těž v roce 2022 však bylo dosaženo pouze přibližně poloviny cíle pro rok 2030, což naznačuje potřebu dalších opatření. Naopak nákladní doprava dosáhla ve zmiňovaných letech 2013 (74 %) a 2020 (77 %) růstu až na 78% podíl v roce 2022. Evropské země s nejvyšším podílem železniční dopravy na nákladním trhu jsou Lotyšsko, Litva a Švýcarsko, přičemž první dvě země byly výrazně negativně zasaženy sankcemi proti Ruské federaci. Modální podíl železniční nákladní dopravy je obecně vyšší v severní a východní Ev-

ropě v porovnání se západem a jihem Evropy. Zeměmi s nejnižším podílem železniční nákladní dopravy jsou Španělsko, Řecko a Irsko – jedná se však o země s více než 50% podílem železniční kombinované dopravy. Německo je v absolutních číslech zdaleka nejdůležitějším trhem železniční nákladní dopravy v Evropě vzhledem k velikosti ekonomiky a jeho poloze ve středu Evropy. Druhý největší trh, Polsko, je menší než polovina velikosti Německa a třetí největší trh, Francie, je menší než čtvrtina jeho velikosti.

Z pohledu přepravního výkonu kombinovaná doprava vzrostla mezi lety 2018 a 2023 o 8,7 %, zatímco celková železniční nákladní doprava se ve stejném období snížila o 8,1 %. Zejména v roce 2023 však objemy přepravy (jak kombinované, tak i železniční nákladní jako celku) výrazně poklesly, především v důsledku kombinace zvýšení cen a zpomalení ekonomiky. Oba faktory byly způsobeny energetickou krizí, která se objevila v důsledku ruské invaze na Ukrajinu. Z dlouhodobého pohledu kombinovaná doprava vzrostla mezi lety 2010 a 2022 o 42 %. Předpovídá se každoroční růst kombinované dopravy o 3 %, a to s výhledem až do roku 2040. Podle údajů Eurostatu představuje kombinovaná doprava nejméně jeden ze tří tunokilometrů železniční nákladní dopravy. Analýza trhu však odhaduje skutečný podíl kolem 50 %. Železniční kombinovaná doprava je pak z 80 % dopravou mezinárodní.

Z více než 90 % se jedná o kombinovanou dopravu nedoprovázenou.

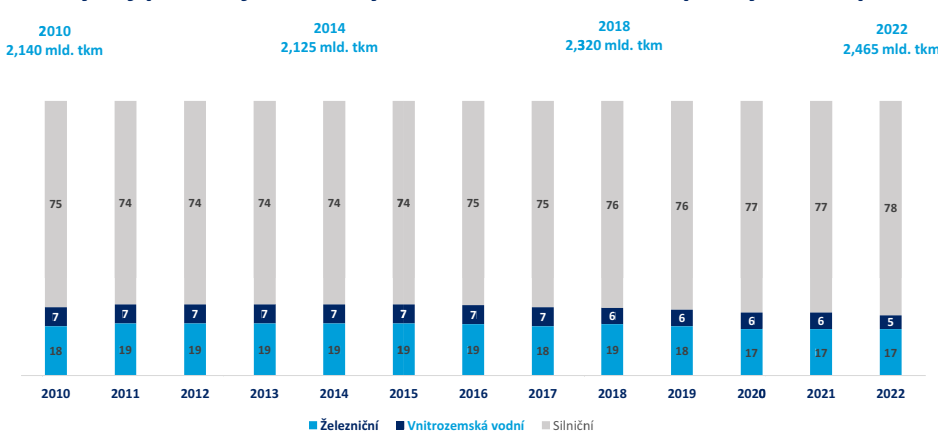
V Evropě je přibližně 2 700 linek kombinované dopravy, z toho 13 % těchto linek nabízí minimálně 4 odjezdy za týden. A dalších 25 % poskytuje 2-3 odjezdy za týden. Podle vzorku dat RNE (RailNetEurope) dorazí 80 % vlaků kombinované dopravy do cíle s tolerancí 15 minut od plánovaného času příjezdu. Zároveň však značný počet vlaků má výrazné zpoždění. Vozový park pro kombinovanou dopravu se v letech 2013 až 2023 rozrostl o 40 %. Dle vlastnictví jsou vozy rozděleny mezi tradiční dopravce (35 %), soukromé dopravce (25 %), leasingové společnosti (35 %) a ostatní subjekty (5 %).

Příjmy železničních dopravců z kombinované dopravy byly v roce 2022 vyčísleny ve výši 6,4 miliardy eur.

Kombinovaná doprava představuje klimaticky šetrné a udržitelné řešení, které přispívá k prioritám a politickým cílům EU. Například u dálkových přeprav snižuje energetickou spotřebu až o 70 %, což omezuje jak závislost Evropy na externích zdrojích, tak zároveň až o 90 % redukuje uhlíkovou stopu nákladní dopravy. Z dalších přínosů lze pak jmenovat tvorbu kvalitních místních pracovních pozic, uvolnění silniční kapacity, snížení nehodovosti a omezení degradace silniční infrastruktury.

PŘIPRAVIL: MICHAL VÍTEZ

Vývoj podílu jednotlivých druhů nákladní dopravy v Evropě



Ohlédnutí za Dnem železnice

Letošní Národní den železnice se konal ve městě, které se může pochlubit dlouhou železničářskou tradicí, v České Třebové. Původní zářijový termín akce byl z důvodu povodní přesunut na víkend 19. – 20. října a nutno dodat, že oslavám svátku železnice to rozhodně neublížilo.

Naše akciová společnost byla generálním partnerem této akce, nad níž převzala záštitu celá řada významných osobností – Martin Netolický, hejtmán Pardubického kraje, Martin Kupka, ministr dopravy ČR, Karel Ksandr, generální ředitel technického muzea a Zdeněk Řehák, starosta města Česká Třebová. Prezentací vůz ČD Cargo, stejně jako stánek našich personalistů byl neustále v obležení návštěv-

níků. Velký zájem budila i naše vystavená vozidla. Ve Třebové jsme se pochlubili nejmodernějšími interoperabilními lokomotivami z naší flotily – „vlajkový“ Vectron 383.009 a TRAXX 3MS 388.015, který je opatřen polepem upozorňujícím na spolupráci ČD Cargo se společností Metrans, která má v České Třebové kontejnerový terminál. S technickými parametry lokomotiv i s dalšími zajímavostmi seznamovali

trpělivě po oba dny návštěvníky stroje-doucí OPŘ Střed, kterým za to patří velký dík. Druhá z lokomotiv se pak zúčastnila i noční show.

Dvoudenní akce dopadla na jedničku a už nyní se můžeme těšit na zajímavý program dalšího Národního dne železnice 2025.

MICHAL ROH



Z fotografie příprav na Národní den železnice je zřejmé, že na návštěvníky čekala celá řada zajímavých historických i současných vozidel. Velký zájem veřejnosti kromě parních lokomotiv vzbudily i „Nohabka“ M61 019 a také host ze Slovenska, „pomeranč“ T 678.0012. FOTO: LUKÁŠ STREJČ



TRAXX 388.015 v hlavní roli při noční show FOTO: ARCHIV ČD

Zajímavosti z provozu



FOTO: MAREK BLAHA

„Bardotka na Slovensku“

Na konci července 2023 byla mezi společnostmi ČD Cargo a CD Cargo Slovakia uzavřena smlouva o odprodeji lokomotiv 749.018 a 751.316. První jmenovaná byla následně 30. srpna téhož roku dovezena do dílen společnosti TRAK Rail v Meziměstí. Po více než rok trvajících opravách zasáhla konečně „bardotka“ 749.018 na počátku října letošního roku do provozu. Poprvé byla do ostrého provozu nasazena 9. října 2024, kdy pomohla svým „kolegyním“ s vzbou vlaku se dřevem z Banské Bystrice do Vrútek.

Z důvodu výluky mezi stanicemi Hronský Beňadik a Žarnovica na hlavní trati ze Zvolena do Levic a Nových Zámků jsou nákladní vlaky ze středního a jihovýchodního Slovenska vedeny odklonovou trasou po náročných horských tratích přes Kremnicu nebo Harmanec. Týká se to například vývozních obilných vlaků z Lučence, vlaků se dřevem z Horehroní, vlaků obsluhujících železářny v Podbrezové nebo vlaků dovážejících suroviny pro společnost Slovalco v Žiaru nad Hronom. S ohledem na náročné sklonové poměry na výše uvedených tratích jsou vlaky vedeny vždy několika lokomotivami

nezávislé trakce. S „bardotkou“ však bude možné se setkat i na přepravách pohonných hmot do Trebišova a Kežmarku. Na fotografii pořízené 13. října 2024 je stroj 749.018 vyfotografovaný s vlakem Pn 156011 z Kľačian do Trstenej. Vlak vzl na Oravu 41 prázdných Eas vozů na nakládku dřeva. Stanici určení ložené soupravy pak byla Moasca v Rumunsku.



Přepravy písku netradičně

Hodonice patří k místům, kde se tradičně nakládá písek. 15. října 2024 zde však pro nakládku písku firma Hatrick-Transport netradičně využila vysokostěnné vozy řady Eamnos. Do tří vozů bylo za 25 minut naloženo přes 200 tun písku. Z důvodu nemožnosti vykládky v Uhelných skladech v Jihlavě byly

vozy přesměrovány na vlečku v Párově, kde druhý den proběhla překládka substrátu do nákladních automobilů s využitím kolového překladače s výsuvnou kabinou. Překládka proběhla rychle a efektivně. Přeložení 30 tun písku do jednoho kamionu trvalo jen 7 minut.

Přepravy ve skupinách 4–8 vysokostěnných vozů probíhaly bez problémů i v měsíci listopadu.

TEXT: MICHAL ROH



FOTO: MARTIN ŠEVČÍK

Bezpečnost v železničním provozu

Výběr nejzávažnějších mimořádných událostí (MU) za 2. a 3. čtvrtletí 2024

• Dne 18. června 2024 došlo na vlečce TOPEK – Oil.cz, a.s. (železniční stanice Pardubice, trať Česká Třebová – Praha-Libeň) k nehodě. Po rozjezdu sunutého posunového dílu složeného z kotlových vozů, hodlal posunovač nastoupit na pravou přední stupačku prvního vozu v čele soupravy. Přitom spadl a došlo k přejetí jeho levé nohy. Pracovní úraz byl klasifikován jako „závažný“. K mimořádné události byl pro zaměstnance, zúčastněné na posunu, zpracován poučný list č. 017/2024.



• Dne 8. srpna 2024 došlo v železniční stanici Benešov nad Ploučnicí (trať Benešov nad Ploučnicí – Jedlová) k nehodě. Během jízdy vlaku Mn 86116 došlo k požáru neobsazené vlakové lokomotivy řady 753 zapojené do vícenásobného řízení s příprežní lokomotivou řady 750. Při mimořádné události došlo ke značné škodě odhadnuté na 4 000 000 Kč.



• Dne 26. září 2024 došlo v železniční stanici Most nové nádraží (trať Třebušice – Most nové nádraží) k nehodě. Při jízdě sunutého posunového dílu došlo před srdcovkou výhybky č. 201 k vykolejení druhého vozu prvním podvozkem vpravo. Při mimořádné události došlo ke značné škodě, odhadnuté na 1 000 000 Kč.



MILAN MAŠEK
FOTO: VÝŠETŘOVACÍ SPISY

Novinky v oblasti předpisů

V oblasti předpisů provozovatele dráhy Správy železnic, státní organizace (SŽ) dochází u dvou stěžejních předpisů k novelizaci s platností od 1. ledna 2025. Jedná se o SŽ T7 Rádiový provoz a SŽ Z11 Provoz rádiových zařízení. Pojďme si nyní představit nejvýznamnější změny v předpisu SŽ Z11.

• Volací značky jsou velice zjednodušeny. Jsou tvořeny vždy pracovním zařazením (dle potřeby rozlišené o podrobnější specifi-



kaci), místem výkonu práce a u přenosných či vozidlových radiostanic ještě o přesnou polohou (například strojvedoucí vlaku 68 420 ve stanici Cheb na první koleji).

o Při navazování spojení v simplexních rádiových sítích (především MRS a SRV) se použije volací značka volaného, následně volajícího účastníka. V duplexní síti se používá jen vlastní volací značka. S úpravou volacích značek předpokládá SŽ změnu ve způsobu navazování spojení mezi doprovodem vlaku a zaměstnancem řízení, které je stanoveno předpisem SŽ D1 ČÁST PRVNÍ a SŽ D3.

• Pokyny při posunu, nově i tažení, musí být předávány minimálně po ujetí 100 m nebo uplynutí 5 s a tyto údaje musí strojvedoucí (před zahájením posunu či jeho části) přesně definovat nebo se dohodnout se zaměstnancem dávající pokyny na udávání informace v počtech vozů či kombinaci počet vozů/metry.

• Upraveno závazné znění návěsti „Stůj“ a „Stůj, zastavte všemi prostředky“ davané rádiovým spojením.

o Při posunu v rádiové síti GSM-R bez použití rádiových skupin („bod – bod“) jsou nově aplikovány u registrovaného funkčního čísla (FN) funkční kódy (FC) 01 až 05, které je možno použít jen pro přesně definované případy (situace).

JIŘÍ STEJSKAL
FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Expanze na zahraniční trhy pokračuje. Nyní do Chorvatska.

Jedním ze čtyř strategických pilířů ČD Cargo je expanze na zahraniční trhy. Nejmladší zahraniční dceřiná společnost sídlí v Chorvatské republice a její název nese jméno ČD Cargo Adria.

A právě pro ni byly na konci roku 2023 v prostorách SOKV České Budějovice zrekonstruovány dvě starší lokomotivy řady 742.0. Do nich byly implementovány nezbytné komponenty včetně vlakového zabezpečovače Indusi, který je nutný pro provoz jak v Chorvatsku, tak po celém Balkánu. Pro pilotní projekt byly vytipovány lokomotivy 742 126-6 a 742 136-5.

V průběhu letošního září byly obě lokomotivy přepraveny do Chorvatska, kde na nich byly v Záhřebu provedeny statické a dy-

namické zkoušky. Tyto testy jsou nezbytnou součástí schvalovacího procesu pro provoz vozidel v Chorvatsku. Obě zmíněné lokomotivy jsou dopředu zamýšleny i pro využití v Srbské republice. Z pohledu technického vybavení jsou pro provoz v této zemi lokomotivy připraveny. V těchto týdnech probíhá schvalovací proces a lokomotivy by měly být finálně v provozu v roce 2025. Nemělo by ovšem zůstat jen u nich. Pro projekt tzv. „balkanizace“ se v budoucnu počítá nejen s lokomotivami řady 742.0, ale rovněž s „laminátkami“ řady 230. Ani do jedné ze zmíněných řad nebude zabudován vlakový zabezpečovač ETCS a na síti Správy železnic budou postupně nahrazovány novými či rekonstruovanými vozidly.

PETR PROKEŠ



Fotografie lokomotivy 742.126 byla pořízena v pondělí 30. září 2024 při dynamických zkouškách v úseku Zagreb RK – Sisak – Zagreb RK.
FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Otevření železniční akademie: „Nová kapitola výchovy mladých strojvedoucích“

Na začátku listopadu jsme na naší partnerské škole „Střední škole Edvarda Beneše“ v Břeclavi slavnostně otevřeli železniční akademii. Škola za výrazné podpory ČD Cargo získala Osvědčení o akreditaci školicího střediska pro školení nových strojvedoucích od Drážního úřadu České republiky. Bylo tak završeno zhruba roční úsilí získat pro školu tuto výjimečnou možnost a zařadit k nabídce studijních oborů „něco navíc“, možnost navštěvovat zajímavý nepovinný předmět. Spolupráce mezi naší společností a školou se tak dále velmi úspěšně rozvíjí, a to na základě memoranda o spolupráci podepsaného v květnu tohoto roku.

Železniční akademie navazuje na dopravní kroužek pro žáky prvního a druhého ročníku. Do akademie se žáci přihlašují na začátku třetího ročníku a stráví v ní minimálně 120 výukových hodin. Výuka probíhá v rozsahu tří hodin týdně ve třetím a ve čtvrtém ročníku. Po třetím ročníku mají žáci možnost složit odbornou zkoušku D-03, potřebnou pro vykonávání některé z profesí u Správy železnic. Poté mohou pokračovat i ve čtvrtém ročníku a získat po slo-

žení zkoušky ZOZ u Drážního úřadu Licenci strojvedoucího.

Akademie je otevřena pro všechny žáky školy, především pak pro obory Elektrotechnika se zaměřením na elektrickou trakci v dopravě či Informační technologie a také pro obor Řízení dopravy a přepravy (Provoz a ekonomika dopravy). Výhodou akademie je, že žáci mají možnost již v průběhu studia na střední škole a po složení příslušných zkoušek získat odbornou způsobilost pro některé profese na železnici.

V rámci spolupráce s ČD Cargo mohou žáci vykonávat odborné praxe na našich provozních pracovištích. Ti, kteří mají zájem o profesi strojvedoucího, absolvují směnu se strojvedoucím přímo na stanovišti a tím mohou uplatnit teoretické poznatky z výuky v akademii.

Škola má pro fungování akademie velmi dobré podmínky. Nachází se zde dopravní sál s modelovým kolejištěm, které využívá reléové zabezpečovací zařízení z reálného provozu. Sál je využíván žáky v rámci dopravního kroužku a Železniční akademie. Zde se žáci učí, jak organizovat drážní dopravu. Dopravní sál disponuje možností zavedení výluk či poruch, které se mohou stát ve skutečném provozu a naučit



Slavnostního přestřižení pásky při otevření železniční akademie se dne 11. listopadu 2024 ujali ředitel školy Mgr. Jiří Uher (druhý zleva), místostarosta Břeclavi Mgr. Petr Vlasák a člen představenstva ČD Cargo odpovědný za úsek provozu pan Martin Svojanovský.

se tak řešit mimořádné události na trati. Studenti na něm rádi tráví i svůj volný čas mimo výuku. Vedle sálu nově vznikla odborná učebna určená a v budoucnu vybavená k výuce pro bu-

doucí strojvedoucí a další profese na železnici. Zde by měl být na začátku příštího roku nainstalován a oživen řídicí pult z vyřazené lokomotivy ČD Cargo. Kluci, nadšenci do železnice, už se na něj nesmírně těší. Bude to další vklad naší společnosti směrem k výchově a vzdělávání mladé generace k práci strojvedoucího.

„Tato akademie je nejen skvělou příležitostí pro žáky-nadšence, kteří se chtějí po skončení studia věnovat práci na železnici, je i možností, jak skloubit svůj koníček s oborem studia na střední škole. Pro naši školu je to atraktivním rozšířením nabídky zájmové činnosti ke studijním oborům a skvělou příležitostí, jak nalákat další zájemce o studium na naší škole. Proto děkujeme všem partnerům, kteří se zasloužili o vznik a podílí se na fungování železniční akademie, zejména pak společnosti ČD Cargo,“ komentuje zřízení akademie ředitel školy Mgr. Jiří Uher.

TOMÁŠ JELÍNEK
FOTO: ZBYNĚK LOLA



Škola v Břeclavi disponuje moderně vybavenými učebnami.



Po školním kolejišti se prohánějí i vlaky ČD Cargo.

Inspirativní HRrrrZóna

Jak si užít Silvestr a první den nového roku?

Konec roku a začátek nového jsou ideální příležitosti k oslavám, reflexi a novým začátkům. Abychom vám pomohli co nejlépe prožít tyto dny, přinášíme několik tipů na activity, tradice a způsoby, jak si užít Silvestra a Nový rok.

SILVESTR

1. Oslavy s přáteli a rodinou: Silvestr je tradičně časem pro setkání s blízkými. Ať už plánujete velkou party nebo komorní večírek, důležité je být s lidmi, na kterých vám záleží. Připravte si občerstvení, vyzdobte prostor a naplánujte si zábavné activity, jako jsou deskové hry, karaoke nebo společné sledování filmů.

2. Reflexe a bilancování: Před půlnocí si najděte chvíli na zhodnocení uplynulého roku. Sepište si své úspěchy, zážitky a lekce, které jste se naučili. Můžete to udělat sami, nebo

sdílet s přáteli a rodinou při slavnostní večeři. Je to skvělý způsob, jak se ohlédnout zpět a připomenout si, co všechno jste zvládli.

3. Silvestrovské tradice: Mnoho kultur má své specifické silvestrovské tradice. Zkuste některou z nich. V Itálii nosí červené spodní prádlo pro štěstí, ve Španělsku jedí o půlnoci 12 kuliček hroznového vína, každou pro jedno štěstí v novém roce. Na Filipínách lidé jedí kulaté ovoce, nosí puntíkové oblečení a hází mince do domu, což symbolizuje bohatství. V Kolumbii lidé nosí prázdné kufrý kolem bloku, aby si zajistili, že budou v příštím roce hodně cestovat.

NOVÝ ROK

1. Ranní rituály

Začněte nový rok pozitivně. Probudit se časněji než obvykle a věnovat čas aktivitám, které vás naplňují, může nastavit tón celého roku. Ať už



jde o procházku, meditaci, jógu nebo čtení inspirativní knihy, udělejte něco pro své tělo i duši.

2. Novoroční předsevzetí

Nový rok je tradičním časem pro stanovení předsevzetí. Zkuste si stanovit realistické a konkrétní cíle, které vás budou motivovat po celý rok. Například se zaměřte na zdraví, osobní rozvoj, vztahy nebo kariérní cíle.

3. Setkání s blízkými

Pokud jste neměli možnost strávit Silvestra s rodinou, využijte Nový rok k návštěvě příbuzných a přátel. Společně strávený čas a sdílení novoročních přání posílí vaše vztahy a přinese radost.

4. Kulturní a společenské akce

Mnoho měst pořádá na Nový rok různé akce, jako jsou novoroční koncerty, výstavy nebo společné setkání. Zjistěte, co se děje ve vašem

okolí, a vyrazte na některou z těchto akcí. Je to skvělý způsob, jak začít rok aktivně a společensky.

5. Relaxace a odpočinek

Nezapomeňte si na Nový rok také odpočinout. Po hektickém závěru roku si dopřejte relaxační den. Můžete si udělat domácí wellness den, sledovat oblíbené filmy nebo si jen užít pohodu s knihou a čajem.

Poslední den v roce a první den nového roku jsou skvělou příležitostí k oslavám, reflexi a novým začátkům. Ať už se rozhodnete strávit tyto dny jakkoli, důležité je být s lidmi, které máte rádi, a dělat věci, které vás naplňují. Přejeme vám krásný Silvestr a úspěšný nový rok plný radosti a úspěchů!

ZA TÝM PERSONÁLNÍHO ODBORU BÁRA, OLESKA A PEPA

Sledujte nás na FB:



Rozjed'to s ČD Cargo



Pohled do zákulisí kolejiště Klubu železničních modelářů Trutnov



Všechna výstavní kolejiště jsou vždy středem pozornosti velkých i malých návštěvníků.

Modelářská výstava v Trutnově



Stejně jako ve skutečném muzeu ČD, se i v měřítku HO na točném v Lužné u Rakovníka představují zajímavá historická vozidla.



Malí železniční modeláři z Trutnova. A třeba i budoucí strojvedoucí nebo výpravčí.

V **Ve dnech 31. října – 3. listopadu 2024 se v Základní škole Rudolfa Frimla v Trutnově konala mezinárodní výstava železničních modelů a kolejišť.**

Železniční modelářství má v Trutnově dlouhou tradici. Historie zdejšího modelářského klubu se začala psát již v roce 1970, kdy ve městě probíhaly oslavy 100. výročí příjezdu prvního vlaku od Chlumce nad Cidlinou a Staré Paky. Tehdy pořadatelé oslovili strojvedoucího Jiřího Berana, o kterém věděli, že si doma postavil modelové kolejiště, s žádostí o jeho zapůjčení. U diváků mělo kolejiště v měřítku TT velký úspěch a lidé z tehdejšího Domu dětí a mlá-

deže přesvědčili Jiřího Berana k založení modelářského kroužku pro školáky. Už v roce 1971 připravili trutnovští modeláři v čekárně na hlavním trutnovském nádraží první výstavu asi s pěti nebo šesti menšími kolejišti. Hlásili se rovněž do soutěží. Žák Ladislav Hovorka vyhrál v roce 1973 s vlastnoručně vyrobeným modelem celorepublikovou soutěž modelářů v Kolíně. Ve stejném roce se zájmový kroužek Domu dětí a mládeže proměnil v oficiální Klub železničních modelářů vedenou pod Svazarmem. Ozdobou každého ročníku modelářské výstavy bylo vždy vlastní klubové kolejiště. V roce 1990 bylo rozhodnuto, že už se nebude dále rozšiřovat, ale spolek se pustí do výstavby nového.

To současné, které bylo možné si prohlédnout i letos, je samozřejmě ve velikosti TT a skládá se ze sedmi dílů o rozměrech 2x1,4 m. „Kolejiště dominuje 95 m dlouhá dvoukolejná trať s autoblokem se 70 úseky a velkou stanicí. Z té vede jednokolejná lokálka s dalšími dvěma nádražími. Z koncové stanice lokálky vychází úzkorozchodná dráha v měřítku TTe. Po silnicích se pohybují auta a autobusy,“ popisuje kolejiště dlouholetý **předseda Klubu Jiří Novotný** a doplňuje: „Kolejiště nemá přesnou předlohu, ale je na něm umístěna celá řada reálných staveb, například viadukt u Staré Paky. Najdeme zde i reálné modely staveb domů našich členů.“

Letošní ročník výstavy nabídl návštěvníkům dvacet kolejišť a je nutné říci, že některá jsou

opravdu unikátní. Zmínit můžeme například modulové kolejiště Vladimíra Rytiny v měřítku TT znázorňující úsek známé „zubačky“ mezi Dolním Polubným, Kořenovem a Harrachovem včetně známého Jizerského viaduktu. Po kolejišti se „prohánějí“ i modely skutečných lokomotiv – „rakušaneč“ a „elektroniků“. Za zmínku také zcela jistě stojí kolejiště Larse Garstena v měřítku IIE přibližující provoz na kaolinové dráze v Glossenu (viz Cargovák 7/2024). Poprvé bylo možné si v Trutnově prohlédnout kolejiště v měřítku 1:48 představující provoz na Winnipeg & Eastern Utah Railroad v roce 1910, které svým americkým prostředím diváky doslova pohltilo. K tradičním exponátům naopak patří model strážního domku Kleny Karla Hurdálka zachycující jeho podobu ve čtyřech ročních obdobích nebo modely v láhvi modelářských kolegů z Německa. V obležení návštěvníků bylo stále i velké modulové kolejiště zachycující tramvajový provoz v Bad Tabarz. Zaslouženou pozornost budil i model muzea ČD v Lužné u Rakovníka. Na zdejší točně defilovaly propracované modely všech možných historických lokomotiv. Dětem se líbilo rovněž kolejiště ze stavebnice Lego. Popsat všechny vystavené exponáty však přesahuje možný rozsah tohoto článku, lepší je do Trutnova na podzim přijet a vše si prohlédnout na vlastní oči.

„Každá práce s lidmi je složitá. Máme omezené časové možnosti a bohužel část mladších členů po škole většinou zájem o klub ztratí. I přesto se nám za dobu jeho existence podařilo vychovat celou řadu železničářů. Smutné také je, že spousta lidí nechce dělat na společné věci. Zatím činnost klubu zvládáme i finančně. Samozřejmě podmínkou je, že vyjde pořádání výstav a velice si vážíme i sponzorských darů. Děkujeme tedy i ČD Cargo,“ uzavírá náš krátký rozhovor předseda Klubu železničních modelářů Trutnov Jiří Novotný.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH



Pravá a nefalšovaná atmosféra meziměstské tramvajové linky vedoucí z Gothy do Bad Tabarz



Vítejte v Utahu na začátku 20. století.

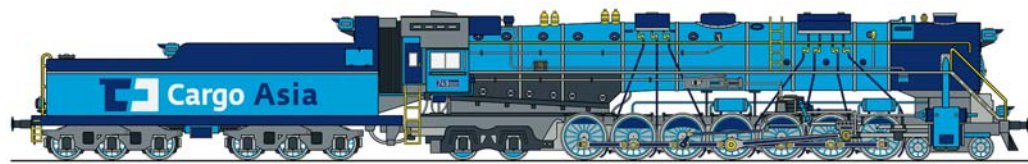
Nové posily lokomotivního parku ČD Cargo



Vánoční atmosféra je všude okolo nás, nezadržitelně se blíží i Silvestr a s ním spojené různé vtípky a zábavy. Dovolte nám, abychom ve stejném duchu využili poslední stranu posledního letošního Cargováku, na které vám představíme nové posily lokomotivního parku ČD Cargo. Ty nám, jak sami zjistíte, zcela určitě umožní expanzi na další zajímavá teritoria.

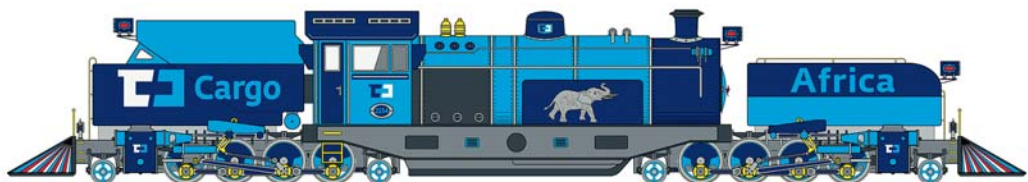
Lokomotiva 749.001 GIGANT

Parní lokomotiva 749.001 vznikla rekonstrukcí z původního sovětského stroje AA-20. Jde o výkonnou parní lokomotivu se sedmi spřaženými nápravami v jednom neděleném rámu. Lokomotiva byla vyrobena v roce 1934 v ukrajinském Lugansku jako snaha sovětského člověka překonávat rekordy ve všech oblastech. V tehdejších podmínkách však lokomotiva neobstála a byla odstavena. Vzhledem k vynikajícímu výkonu, který v tehdejší době nemohl být plně využit, tuto lokomotivu odkoupila společnost ČD Cargo a původní luganské továrně zadala u příležitosti 90. výročí její výroby rozsáhlou rekonstrukci za účelem využití v nákladní dopravě v dceřiné společnosti ČD Cargo Asia, kde bude nasazena na zajištění nejvýznamnějších obchodních případů ČD Cargo na východních trzích. Lokomotiva bude vybavena nejmodernějšími systémy pro bezpečný a hospodárny provoz na tratích širokého rozvodu nejen v evropském, ale zejména v asijském teritoriu. Bude vybavena informačními systémy pojižděných železnic, kamerovým systémem a GPS. Speciální úprava parního stroje a náhrada kluzných ložisek rozvodu za valivá umožní zdolávat dlouhá přepravní ramena bez domazávání. Počítačové řízení parního stroje zajistí maximální hospodárnost a on-line spojení s centrálou v Praze-Holešovicích.



Lokomotivy konstrukce Garratt MAMUT

Parní lokomotivy systému Garratt mají tři části: střední část tvoří kotel s budkou, který spočívá na dvou oddělených pojezdech nesoucích zásobníky uhlí a vody. Lokomotivy zkonstruoval Australan Herbert William Garratt a jeho patent byl využit britskou firmou Beyer-Peacock. „Garrattky“ jsou využívány zejména v Africe. Společnost ČD Cargo za účelem proniknout na africké trhy odkoupila osm těchto výkonných lokomotiv a nechala je v Jihoafrických spojených strojárnách Nelsona Mandely v Kapském Městě zrekonstruovat pro vlastní potřeby. Lokomotivy MAMUT dceřiné společnosti ČD Cargo Africa budou zajišťovat obchodní případy ČD Cargo na území celého afrického kontinentu. Budou vybaveny nejmodernějšími bezpečnostními a řídicími systémy, mezi které patří i mohutné pluhy pro odklání četných stád dobytka a slonů z africké železniční dopravní cesty. Speciální ochrana rozvodu páry zabrání zadření ložisek při jízdě přes písčité území, zejména přes Saharu. Pro snadnější dostupnost vody pro tyto parní lokomotivy získala společnost ČD Cargo přednostní právo odběru vody ve všech afrických oázách. Data o pohybu lokomotiv budou on-line přenášena do centrály Řízení provozu v České Třebové a podle nich budou lokomotivy nasazovány na nejvýhodnější obchodní případy v Africe. Díky těmto lokomotivám předpokládá společnost ČD Cargo Africa meziroční nárůst výkonů o 50 %.



Lokomotivy systému Mallet BIG BOY

Parní lokomotivy Malletovy konstrukce BIG BOY byly vyráběny v letech 1941–1944 v lokomotivce ALCO ve Spojených státech amerických pro společnost Union Pacific. Jejich úkolem byla vozba těžkých nákladních vlaků přes Skalisté hory. Jsou považovány za největší parní lokomotivy na světě. Díky pojezdu jsou schopny projíždět oblouky o poloměru 88 m. Z osmi zachovaných kusů převzala společnost ČD Cargo pro zajištění svých obchodních případů v Severní Americe šest těchto výjimečných strojů. Lokomotivy projdou rozsáhlou rekonstrukcí v Lincolnových strojárnách v Chicagu, kde budou vybaveny těmi nejmodernějšími technologiemi pro parní lokomotivy včetně kamerových záznamů, diagnostiky, GPS a ATCS (American Train Control System). Vzhledem k rozsáhlým územím Severní Ameriky obývaným indiánskými kmeny se podařilo společnosti ČD Cargo sjednat se všemi indiánskými náčelníky mírovou dohodu umožňující hladký průjezd vlaků s lokomotivami BIG BOY v korporátním nátěru ČD Cargo napříč všemi indiánskými teritorii. Lokomotivy BIG BOY jsou jediné, které v USA zvládnou zajistit přepravu velkých objemů zboží nasmlouvané akciovou společností ČD Cargo. Federální zákon o vstupu ČD Cargo na americký železniční trh již podepsal prezident Spojených států amerických.



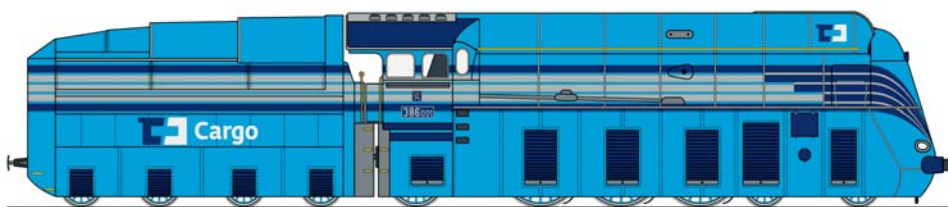
Lokomotivy řady 84 DR BLESK / BLITZ

Parní lokomotivy řady 84 bývalých Deutsche Reichsbahn vyrobily ve třicátých letech minulého století továrny BMAG a Orenstein&Koppel v počtu 12 kusů. Lokomotivy vynikajících provozních parametrů byly používány zejména k přepravám nákladních expresů na horských tratích, ale i v osobní dopravě. Vzhledem k potřebě ČD Cargo zajistit spolehlivou, pravidelnou a rychlou výměnu písemných dokumentů mezi ústředím v Holešovicích a ředitelstvím CDC DE ve Frankfurtu nad Mohanem a vzhledem ke stále rostoucím cenám elektrické energie a nafty byly od bývalých Německých říšských drah převzaty dvě dochované parní lokomotivy 84.010 a 84.012 a předány továrně Krupp Essen k rekonstrukci. Budou vozit nejen kurýrní vlaky, ale i významné zakázky CD Cargo Germany. Lokomotivy budou vybaveny nejmodernějšími technologiemi a po úpravě rozvodu páry a zdokonalení mazání vyvinou vyšší rychlost. Z českého úseku budou modernizované lokomotivy řady 84 přebírat kurýrní zásilky od nově vyrobené oplášťované parní rychlíkové lokomotivy ČD Cargo 386.001.



Lokomotiva 386.001 GENERÁL

Parní lokomotiva 386.001 s tendrem řady 923.0 vyrobená v roce 1927 byla v roce 1938 za účelem výzkumu úspory paliva v závislosti na aerodynamickém tvaru lokomotivy oplášťována. Představovala nový moderní a nadčasový design parních lokomotiv. Jako nedoceněná byla však v roce 1948 zrušena. Vzhledem k přednostem oproti klasickým parním lokomotivám, které nemohly být v době její existence odpovědně vyhodnoceny, zadalo vedení ČD Cargo výrobu této lokomotivy zejména k vedení zvláštních vlaků určených pro výjezdní zasedání představenstva ČD Cargo. Lokomotiva byla v roce 2022 u příležitosti 95. výročí výroby původní lokomotivy vyrobena v SOKV Ostrava, kde byl původní stroj opatřen aerodynamickým pláštěm. Lokomotiva 386.001 je vybavena nejmodernějšími technologiemi od počítačem řízeného ovládání lokomotivy, kamerového systému, GPS, ETCS až po alternativní ohřev vody proudem z troleje v případě jízdy na elektrifikované trati. Všechna ložiska pohonu a rozvodu jsou válečková, čímž se odstranil původní nedostatek – zahřívání pod oplášťováním – k čemuž zároveň přispívá zvláštní systém větrání. Válečková ložiska spolu se zhodnoceným uhlím umožňují v krátkých časových úsecích navýšit maximální rychlost. Vzhledem k nízké hmotnosti na nápravu může představenstvo ČD Cargo mít výjezdní zasedání v kterékoliv části železniční sítě České republiky.



Lokomotivy řady 569.0 GOLEM

Původní návrh parních lokomotiv řady 569.0 s tendrem řady 938.0 vznikl již na začátku padesátých let 20. století, kdy si jejich konstrukci oplývající mimořádným výkonem objednalo ministerstvo dopravy pro uspokojení stále rostoucích potřeb národního hospodářství. Výroba však byla tehdy stornována ve prospěch lokomotiv řady 556.0 a nových trakcí. Vzhledem k nadčasové konstrukci a velkému výkonu se ČD Cargo vrátilo k původnímu projektu a továrně CZ LOKO zadalo výrobu těchto lokomotiv, která bude zahájena v roce 2025 u příležitosti 180. výročí Olomoucko-pražské dráhy. Parní lokomotivy řady 569.0/938.0 budou úplně novým produktem CZ LOKO. Budou vybaveny nejmodernějšími technologiemi včetně kompletní diagnostiky provozu, zabezpečovacím systémem ETCS, GPS, počítačem pro optimální vyložení rozvodu páry podle zátěže i povahy dopravní cesty a kamerovým systémem. Kromě topení uhlím s využitím mechanického příkladače bude umožněno topit vodíkem vznikajícím rozložením vody elektrickým proudem z troleje. Samozřejmostí budou válečková ložiska na všech nápravách i rozvodu páry, využití kondenzované páry pro pohon lokomotivy, vytápění strojvůdcovské budky a jako novinka WC v tendru. Na vzhledu řady 569.0 odpovídajícím zásadám ČD Cargo se podíleli přední designéři odboru podpory prodeje ČD Cargo. Lokomotivy se uplatní zejména na hlavních tratích České republiky a Slovenska, kde zajistí výkony, na které nebudou stačit Vectrony a Traxxy.

JIŘÍ VOREL



Cargovák



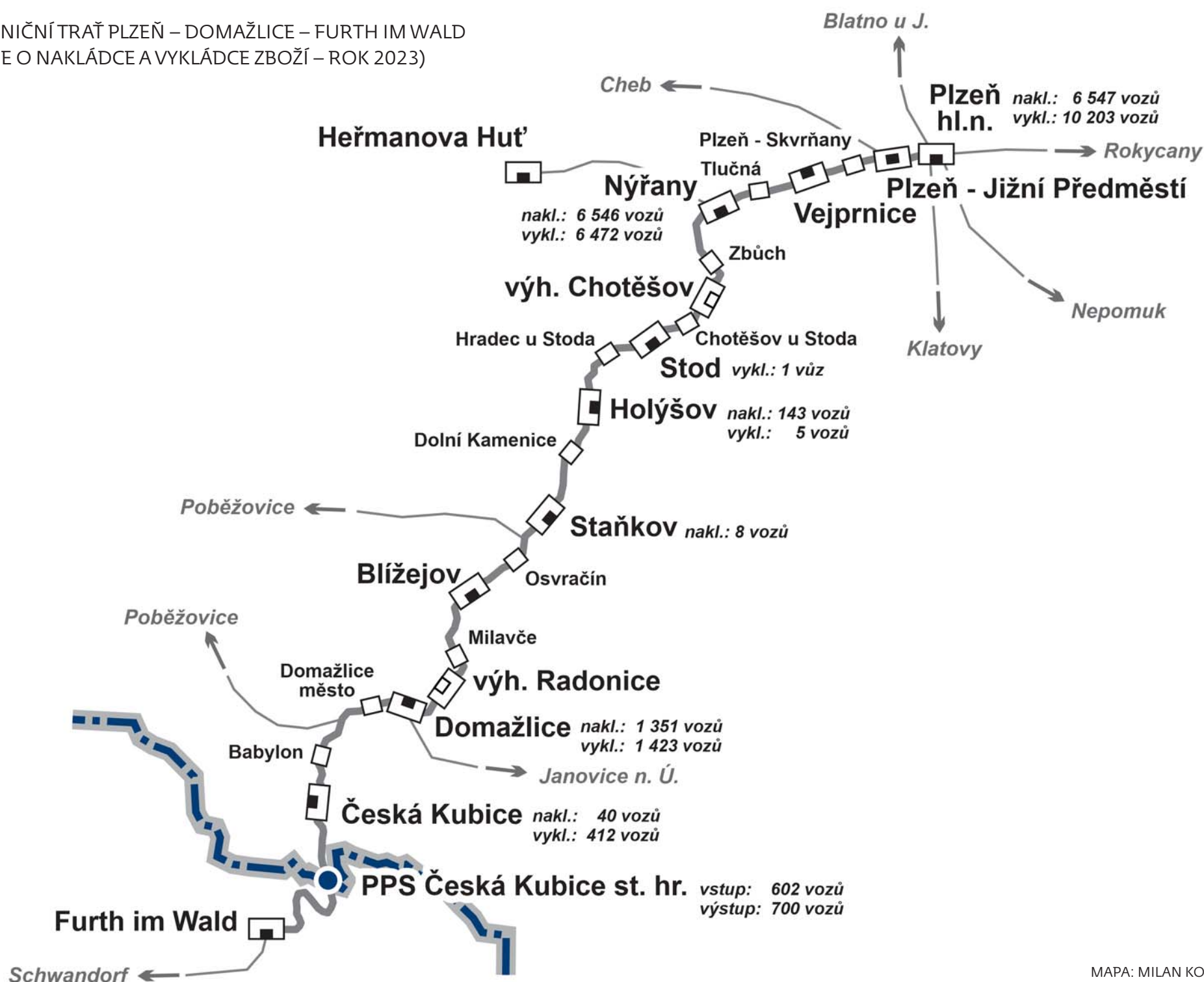
Železniční trať Plzeň – Domažlice – Furth im Wald

Železniční trať Plzeň – Furth im Wald (Brod nad Lesy) je součástí původního úseku c. k. priv. České západní dráhy (ČZD) nebo chcete-li německy k. k. priv. Böhmische Westbahn (BWB) z Prahy-Smíchova. Výstavba železniční trati z Prahy-Smíchova přes Plzeň do Řezna a Norimberka byla součástí mezistátní smlouvy uzavřené mezi Rakouskem a Bavorskem 21. dubna 1856. Další mezistátní umlouvou z 20. září 1858 bylo stanoveno, že spojení má být dokončeno do konce roku 1862 a styčná stanice pro oba státy má být v bavorském městě Brod nad Lesy. Přípravy nebyly jednoduché, protože se mělo jednat o soukromou dráhu, která měla získat státní podpory, tzn. finanční garanci a půjčku. Záměry prvně ustanovené společnosti skončily krachem, ale 8. září 1859 získali Vojtěch Lanna, firma Bratři Kleinové, H. D. Lindheim, Franz Richt a Pražská železářská společnost definitivní koncesi pro stavbu dráhy z Prahy přes Plzeň až k bavorské hranici s odbočnou dráhou z Holoubkova do Radnic a Vejvanova. Vládní garance 24 miliónů zlatých však nestačila a někteří akcionáři nechtěli investovat v náležitě smluvené výši a od koncese ustoupili. V tomto okamžiku přišli bratři Kleinové s nabídkou, že převezmou koncesi sami výměnou za stoprocentní akciový podíl. Garanci tak nakonec sjednali bratři Kleinové stavební a dodávkovou úmluvou s tím, že nejen postaví celou dráhu z Prahy až na česko-bavorskou hranici, ale dodají i celý vozový park a opatří dráhu úplnou „výzbrojí pro dopravu“. Všichni s tímto

řešením souhlasili, a tak se zrodila Česká západní dráha. Stavbu nakonec převzali akcionáři Kleinové do vlastní režie. Výstavba prvního úseku z Plzně do Brodu nad Lesy byla zahájena 7. května 1860. Celý 71kilometrový úsek od bavorské hranice do Skvrňan byl dokončen mimořádně rychle za pouhých 17 měsíců. Provoz byl slavnostně zahájen 14. října 1861. V uvedeném úseku byly zřízeny další čtyři stanice Nýřany, Stod, Staňkov, Domažlice a také zastávka Blížejov. Další zastávky byly otevřeny až později. Zpočátku zde jezdily jen dva páry smíšených vlaků. Provoz České západní dráhy probíhal ve složitých ekonomických podmínkách. Vzpomeňme prusko-rakouskou válku v roce 1866 nebo krizi na burze v roce 1873. Přesto byla Česká západní dráha oproti jiným společnostem ekonomicky výnosná. Zestátnění odolávala BWB poměrně dlouho. Bylo však třeba nových investic do dosluhujícího vozidlového parku a rekonstrukce tratě, proto dráhu od 1. ledna 1895 převzaly do svého provozu Císařsko-královské státní dráhy K. k. StB, které na ní udržovaly provoz až do roku 1918. Od vzniku Československé republiky zajišťovaly provoz Československé státní dráhy (ČSD) s přerušením v období okupace, a to až do zániku federativního státu.

Plzeňskému uzlu jsme se již na stránkách Cargováku věnovali, proto se nyní zaměříme „pouze“ na stanice ležící mezi Plzní a Furth im Wald, a to především z pohledu železniční nákladní dopravy.

ŽELEZNIČNÍ TRATĚ PLZEŇ – DOMAŽLICE – FURTH IM WALD
(ÚDAJE O NAKLÁDCE A VYKLÁDCE ZBOŽÍ – ROK 2023)



MAPA: MILAN KOSKA

Vejprnice

Traťový úsek mezi Plzní a Nýřany byl příliš dlouhý a nevyhovoval požadavkům rozmáhající se dopravy. Proto se již za dob první republiky uvažovalo o zvýšení propustnosti tohoto úseku zřízením výhybny v místě, kde byla v roce 1891 otevřena zastávka pro cestující. Teprve za dob německé okupace však byla ve Vejprnicích v km 117,395 vybudována železniční stanice se čtyřmi dopravními a jednou manipulační kolejí. Počátkem padesátých let 20. století byla ve Vejprnicích vystavěna také výpravní budova.



Zátěž manipulačních vlaků na domažlické trati bývala v sedmdesátých letech úctyhodná. 23. května 1975 projížděl s „manipulákem“ z Domažlic do Plzně přes Vejprnice „štoker“ 556.0194.

FOTO: ONDŘEJ ŘEPKA

Nýřany

Důvodem trasování dráhy přes Nýřany nebyly jen příznivé sklonové poměry v údolí Vejprnického potoka, ale především zásoby kvalitního černého uhlí, které se nacházelo jak u Nýřan, centra plzeňské uhelné pánve, tak v jejich širokém okolí. V oblasti Nýřan vzniklo mnoho uhelných dolů a jejich popis přesahuje možný rozsah naší přílohy. Podíváme se tedy jen na ty

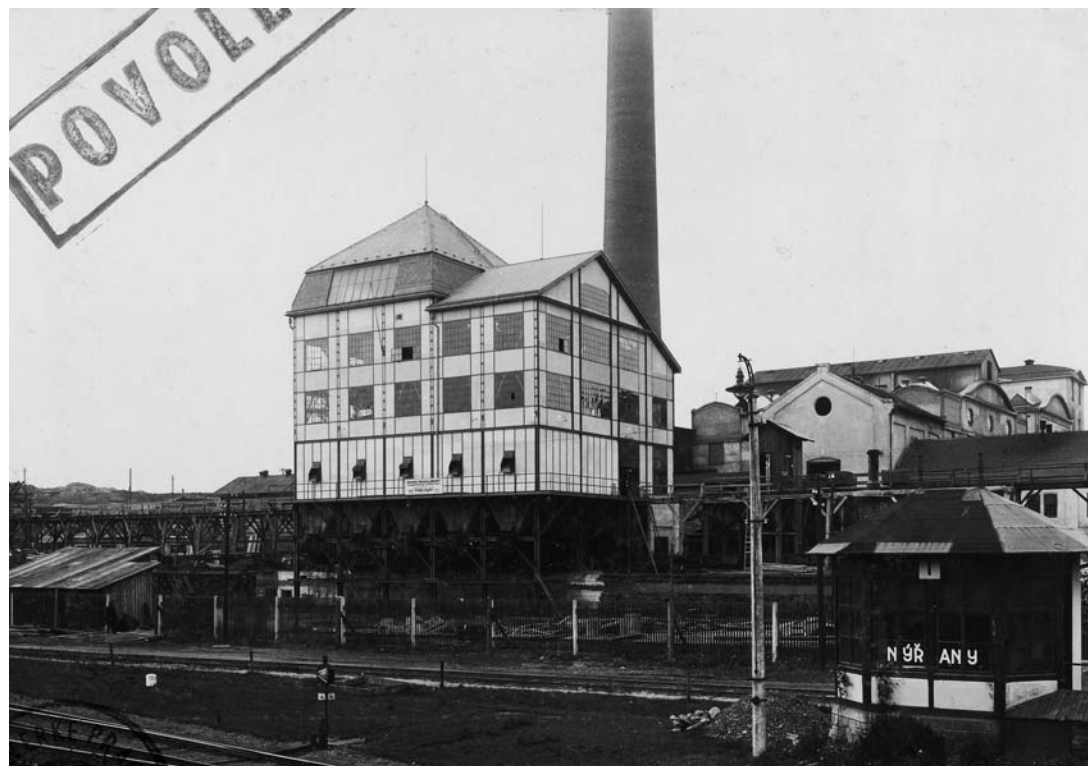
nejzajímavější doly a s nimi související podniky, například koksovny, železářny apod. Již otevírání dolů na kamenné uhlí v první polovině 18. století západně od Nýřan nedaleko Vlkyše umožnilo rozvoj průmyslu. Podnikatel Hermann Dietrich Lindheim zde vybudoval železářnu. Ta byla zčásti zprovozněna v roce 1852, do plného provozu byla uvedena v únoru 1854. Na dostavbě dalších objektů se v roce 1857 podílela Pražská železářská společnost (PŽS). Ta také vybudovala téměř 10 km vlečnou dráhu do Nýřan. Zprovozněna byla 11. listopadu 1861. Do Vlkyše se dováželo surové železo

z Vojtěšské huti u Kladna a uhlí. Odvážely se odtud hotové výrobky – kolejnice, výhybky, mosty a další železniční konstrukce. Železářna se svojí produkcí významně podílela na budování železničních tratí v západních Čechách. S 2 tisíci dělníky a roční produkcí 10 tisíc tun železa patřila k velice významným podnikům. Uhlí se k náklaďákům dováželo z dolů koňskými úzkorozchodkami a také lanovkami. Rovněž



Železářny a vlečka v Heřmanově Huti na pohlednici vydané kolem roku 1900

FOTO: SBÍRKA VÁCLAV SIMBARTL



Důl Krimich v Nýřanech. V pravé části snímku si můžeme všimnout severního stavědla stanice Nýřany.

FOTO: ARCHIV ZUD



V devadesátých letech bylo ve Vejprnicích v provozu překladiště cementu, který se odtud odvážel nákladními automobily k zákazníkům do Německa. Po vybudování nového v České Kubici však bylo zrušeno. 27. března 2002 byl u Vejprnic vyfotografován ucelený vlak cementu do České Kubice v čele strojem 753.141.

FOTO: PETR ZGUT

v Nýřanech vlastnila PŽS huť s pudlovnou a válcovnou. Později dochází k pojmenování původně železárenské kolonie po podnikateli Hermannovi Dietrichu Lindheimovi na Heřmanovu Huť (Hermannshütte). Čas však ukázal, že železářny na Kladně mají příznivější výrobní a ekonomické podmínky, jednodušší dostupnost surovin i odbytu výrobků. Provoz železáren v Heřmanově Huti tak byl postupně omezován a 12. prosince 1903 byl úplně zastaven. V roce 1906 nový majitel – rakouští podnikatelé bratři Stölzlové – bývalý hutní závod v Heřmanově Huti přestavěli na sklárnu. Sklářská výroba byla zahájena 17. června 1907. Téměř 10 km dlouhá vlečka přechází odkupem pod správu státních drah, které zde roku 1905 zavedly omezený veřejný provoz. Pravidelná osobní doprava však byla zavedena až v roce 1922. Část vlečky nadále zůstala v majetku sklárny, aby se sem mohly dovážet suroviny pro výrobu (sklářský písek, soda, čedič, potaš, vápenec a do roku 1993 i uhlí pro ohřev pecí). Vlečka samozřejmě sloužila také pro export výrobků. Vyrábělo se zde například drobné obalové sklo, užitkové lisované sklo pro domácnosti nebo krátce i televizní obrazovky 14". Sklárna fy. Stölzle je stále v provozu, avšak vlečka již používána není a její poslední obsluha proběhla v roce 2004. Poté vlaky nahradila silniční doprava a později byla většina kolejiště do sklárny zrušena. V roce 1861 postavil vlečky ke svým dolům v severní oblasti Nýřanska významný podnikatel

František Pankrác vlastnil mimo jiné doly Pankrác nebo Silvia. V roce 1867 otevřel Pankrác svůj největší důl Krimich v blízkosti nýřanského nádraží. Důl Krimich je z důvodu vyčerpání zásob uhlí v roce 1935 uzavřen a nahrazen novým dolem Krimich II. Důl Krimich po vytěžení uhlí počátkem 20. století odkoupila plzeňská Škodovka a vybudovala zde elektrárnu, která byla

robou. Ještě ve druhé polovině 20. století byla postavena úvratňová vlečka do skladu agrochemikálií ACHP. Tento prostor využila na podzim roku 2007 společnost Metrans pro vybudování kontejnerového překladiště, které dnes v Nýřanech tvoří největší objemy nákladní dopravy. Překladiště Metrans v roce 2012 rozšířil na tři kusé koleje dlouhé 400 m a mobilní překladače



Obsluhu vlečky kontejnerového terminálu společnosti Metrans v Nýřanech prováděla 5. dubna 2024 lokomotiva 742.736. FOTO: LIBOR LORENC

v provozu do roku do roku 1958. V roce 1971 objekt získaly Západočeské lihovary a konžervárny a do roku 1999 zde fungoval závod Likona Nýřany. Posledním využitím této vlečky byl dovoz prefabrikovaných výrobků z Postoloprte ke skladování. Po vytěžení oblasti dolů Pankrác a Silvia byla část původního vlečkového tělesa použita pro nedaleký důl Krimich II v Tlučné. Ten se po roce 1945 stává součástí národního podniku Západočeské uhelné doly (ZUD), po roce 1970 je přejmenován na důl Antonín Uxa a po roce 1990 opět na Krimich II. Dosahoval hloubky téměř 800 metrů. Byl posledním dolem plzeňské oblasti. Těžba zde byla ukončena 31. března 1995 a během 60 let se v této oblasti vytěžilo více než 10 milionů tun uhlí. Na místě dolu Krimich II vznikla společnost STEEL PROFIL s.r.o. zabývající se hutní vý-

kontejnerů nahradil dvěma portálovými jeřáby. Kromě obsluhy překladiště Metransu obsluhuje společnost ČD Cargo i konec hlavní vlečkové dráhy do Tlučné. Příležitostně směřují na místo bývalého dolu Krimich II v Tlučné (dnes společnost STEEL PROFIL) nákladní vozy s ocelovými svitky. V Nýřanech byly k veřejné síti napojeny i méně významné vlečky, avšak s poměrně velkým obrátem vozů. Například na vlečky do strojírny Fexim a do závodu Prefa byl dovážen materiál do výroby, z druhé jmenované pak odjížděly i vozy s vyrobenými betonovými prefabrikáty.

Již ve druhé polovině šedesátých let 18. století byla postavena spojovací dráha Nýřany – Litice. Ta nejdříve směřovala k Thurn-Taxisovým dolům u Sulkova a Litic (například Matylda, Max Karel atd.), později byla zapojena do tratě



Vlečka dolu Obránců Míru ve Zbůchu FOTO: ARCHIV ZUD

Plzeňsko-břeženské dráhy. Sloužila pro přepravu uhlí do překladiště ve stanici Litice a byla provozována jako neveřejná. Po vyčerpání litické uhelné pánve v roce 1922 byla tato 10 km dlouhá dráha využívána jen k příležitostným přepravám. Část této spojovací dráhy po roce 1945 zanikla z důvodu zničení mostku přes Vejprnický potok u Nýřan. Po roce 1945 došlo ke změně názvu stanice Litice na Valcha a od roku 1961 na Plzeň-Valcha. Od Nýřan byla část „spojky“ využívána jako vlečka k uhelným skladům a část ve směru od Valchy k převozu popela ze Škodových závodů. Obě části této původní spojovací dráhy z Nýřan do stanice Plzeň-Valcha (Litice) v devadesátých letech 20. století zanikly. Dnes by možná spojovací

odvoz železného šrotu. Dnes je celá vlečka do bývalého dolu Ziegler využívána jako muzejní dráha.

Stanice Nýřany v km 123,133 byla od roku 1861 jednou z největších stanic se 6 kolejemi a s výše uvedenými vlečkami. Kromě výpravní budovy zde byla vystavěna také malá výtopna a skladiště s rampou. Dnes má stanice Nýřany šest dopravních a dvě manipulační koleje. Nyní se přesuneme na jih od Nýřan. Roku 1875 se těžárstvo Západočeského horního a hutního spolku mění na Západočeský báňský akciový spolek (ZBAS). Dalším průzkumem ložisek ZBAS zjistil, že v blízkosti Zbůchu se nacházejí nejhluběji uložené sloje plzeňské pánve. V roce 1902 je v Týnci otevřen důl Austria I,



Další řadou těžkých nákladních lokomotiv, se kterými jsme se mohli setkat v běžném provozu na trati z Plzně do Domažlic, byly „sergeje“. Jeden ze strojů této řady byl vyfotografován u Zbůchu 30. dubna 1983

FOTO: PETR KORBEL

dráha velmi dobře sloužila k odklonovým vozům nejen nákladních vlaků.

V šedesátých letech 19. století zahájil těžbu uhlí ve zdejší oblasti také Západočeský horní a hutní spolek (důl Humboldt, u Líní důl Sulkov aj). V Nýřanech tak byla do BWB zaústěna další vlečka k dolu Humboldt prodloužená v roce 1865 k dolu Ziegler Blatnického těžárstva. Důl Ziegler ukončil těžbu v roce 1917 a následujícího roku zde Škodovy závody vybudovaly muniční továrnu, kterou sem přestěhovaly se svou výrobou z Bolevce u Plzně po mohutném výbuchu 25. května 1917. Od konce padesátých let vyráběla v areálu telekomunikační zařízení společnost Tesla Nýřany. Zajímavostí je na této 4 km dlouhé vlečce provozování zaměstnanecké osobní dopravy v letech 1920–1994. Dnes je lokalita stále průmyslově využívána. Sídli zde firma DIOSS Nýřany s.r.o., ale vlečka již svému původnímu účelu neslouží. Naposled část této vlečky využíval Kovošrot Děčín pro

který byl po vzniku Československa přejmenován na Masarykův důl (později Důl Týnec). V roce 1908 je zahájena stavba posledního dolu ZBAS ve Zbůchu s názvem Austria jubilejní přejmenovaného po vzniku ČSR na Masarykův jubilejní důl a po zestátnění na Důl Obránců míru. Oba dva doly byly k „velké dráze“ připojeny samostatnými vlečkami. Po roce 1945 vznikly výše uvedené Západočeské uhelné doly n.p. (ZUD), které těžbu převzaly. Důl Týnec byl uzavřen v roce 1965 a za dobu jeho existence zde bylo vytěženo 14 milionů tun černého uhlí. Pro srovnání Důl obránců míru byl uzavřen v roce 1977 s celkovou historickou těžbou 20 milionů tun. Velká část uhlí byla spotřebována v místní elektrárně pro výrobu elektřiny. Po uzavření dolu Týnec získala provozní budovy opravna železničních kolejových vozidel – vozové depo Plzeň, která využívala samozřejmě i vlečku. Vozové depo v Týnci zaniklo koncem devadesátých let 20. století. Po uza-



V současné době je vlečka do bývalého dolu Ziegler využívána jako muzejní dráha s nepravidelným provozem. FOTO: MICHAL ROH

vření Dolu obránců míru začal areál využívat podnik Prefa a po vlečce byly převáženy vyrobené prefabrikáty. Ke konci devadesátých let však vlečka do původního areálu ZUD zanikla.

Výhybna Chotěšov

V roce 1950 byla mezi stanicemi Stod a Nýřany postavena v km 129,480 nová výhybna Chotěšov. Do té je v roce 1951 zaústěna další vlečka s tajemným názvem KX Líně. Jedná se o vlečku na vojenské letiště v Líních. Nejprve

u Mantova a na dole Bayer u Vstiše. Doly byly postupně napojovány 6,5 km dlouhou vlečnou dráhou ze širé trati. Část původní vlečky sloužila po ukončení těžby potřebám metalurgického závodu v Mantově. Po 2. světové válce však již vlečka zcela zanikla. V okolí Stodu se nacházela kvalitní ložiska cihlářské suroviny a cihlářství zde mělo dlouhou tradici. V roce 1912 zde byla postavena strojní kruhová cihelna firmy Salz a synové, která hojně přepravovala své cihlářské výrobky po



Dobová fotografie hradla Týnec, které spolu s dalším hradlem Chotěšov rozdělvalo 12 km dlouhý mezistanční úsek na 3 oddíly. Z hradla Týnec byla zajišťována i jízda na vlečku dolu Obránců míru.
FOTO: SOA PLZEŇ, PŮVODNĚ ARCHIV ČSD

sem byl dopravován materiál na stavbu, poté vlečka sloužila nejen pro dopravu leteckého paliva do vojenských letadel, ale dopravovány sem byly i cisterny s propan-butanem. Vlečka KX Líně v posledních letech sloužila pro nakládku kovového šrotu firmy Trojek.

Stod

Pokračujeme dále na jih do stanice Stod v km 134,890. Také v blízkém okolí tohoto města se nacházelo několik uhelných slojí. Nejprve zde otevřeli několik hlubinných dolů Lindheimovi dědici PŽS a od roku 1863 se zde vytvořilo Mantovské těžařstvo. V roce 1875 zde začíná podnikat Západočeský báňský akciový spolek, který v roce 1889 zahajuje těžbu v dole Austria

železnici. Ze stodské cihelny byl po roce 1946 vytvořen podnik Západočeské cihelny n. p. Stod. Stodská cihelna byla až do začátku devadesátých let 20. století významným železničním přepravcem. Dalším významným zákazníkem byl Akciový pivovar Stod založený v roce 1872. Ten si koncem 19. století pořídil pro přepravu piva dva speciální chladiřenské vozy, které využíval pro vývoz piva do zahraničí. Po roce 1950 stodský pivovar začleněn do Západočeských pivovarů n. p. v Plzni začal vyrábět slad. Ten byl ložen ve vagonech a exportován do zahraničí až do ukončení provozu sladovny v roce 1985. Do stanice Stod je také od první poloviny šedesátých let 20. století zaústěna vlečka výkupního skladu na obilí (dnes



V roce 1979 byla ve Stodu dokončena nová výpravní budova s reléovým zabezpečovacím zařízením a o čtyři roky později byla stará výpravní budova odstraněna.
FOTO: SBÍRKA MICHAL ROH



Železniční stanice Stod na pohlednici vydané okolo roku 1900
FOTO: SBÍRKA LIBOR LORENC

ZNZ Přestice), která v současnosti slouží pro přepravu zemědělských produktů. V posledních letech jsou ve stanici Stod občas vykládány nové kontejnery pro silniční návěsy. Stanice Stod s původními třemi kolejemi a skladištěm byla průběžně rozšiřována na dnešních osm kolejí včetně tří manipulačních. V roce 1979 byla dokončena nová výpravní budova s reléovým zabezpečovacím zařízením. V roce 1983 byla stará výpravní budova stanice Stod odstraněna.

Holýšov

Zastávka mezi Stodem a Staňkovem byla otevřena v roce 1891. Současná stanice se nachází v km 142,540. V roce 1897 založila nová mezinárodní společnost se sídlem v Bruselu na pozemcích obce Holýšov velkolepou průmyslovou

cca. 10 000 tun ročně. Zmínit musíme nákup dvou speciálních vagónů pro přepravu skla. Menší tabule byly přepravovány ve standardních krytých nebo otevřených vagonech. Bedny se sklem o rozměrech až 4x7 m byly na speciálních vagonech uloženy excentricky a náklad byl vyvažován pomocí speciálních válců nad rámem vozu. Ve třicátých letech, v době hospodářské krize došlo k uzavření provozu sklárny a demontáži zařízení. 2. světová válka ovlivnila samozřejmě i vývoj Holýšova. Opuštěné prostory dříve prosperující sklárny byly během války přebudovány na municiční továrnu. Ostatně ta byla důvodem výstavby nového moderního nádraží v roce 1942 s nejdelšími dopravními kolejemi o délce až 700 m, které na trati Plzeň – Domažlice umožňovaly křižování i těch nejdelších souprav.



Původní podoba sklárny v Holýšově
FOTO: ARCHIV DOMU DĚJIN HOLÝŠOVSKA

sklárnou na zrcadlové a tabulové sklo. Sklárna sem byla přestěhována z nedalekého Staňkova pro nedostatek pozemků na rozšíření výroby. Dědici Josefa Zieglera také prodali své podíly ve staňkovské sklárně nově založené mezinárodní společnosti. V roce 1898 byla do budoucí továrny postavena železniční vlečka. Ve své době šlo o jedinou sklárnu tohoto druhu v Rakousku-Uhersku. V době největšího rozmachu pracovalo pouze ve sklárně až devět stovek zaměstnanců. Důležitá surovina pro výrobu skla, uhlí, sem byla dopravována pomocí lanovky z nedalekého kamenouhelného dolu. Po vytěžení ložiska sem bylo dopravováno uhlí z Třebušic a částečně i ze Zbůchu. Stejně tak ostatní suroviny (sklářské písky, soda apod.) byly dopravovány po železnici. Výrobní kapacita sklárny byla od počátku vysoká a činila 150 vagonů tabulového skla ročně. Pozdější rozšíření a dostavba výrobních hal a technologické změny zvedly produkci na úctyhodných 1 000 vagonů skla, což prezentuje

V Holýšově byly postaveny tři dopravní a dvě manipulační koleje se skladištěm a rampou. Historie Holýšova má však také svoje stinné stránky, protože v muniční výrobě bylo zaměstnáno až osm tisíc válečných zajatců. Samotná stanice se stala cílem náletu hloubkařů a v závěru války zde došlo k několika explozím. Po skončení války se výroba začala orientovat na automobilový průmysl. Holýšovský závod SVA (Státní výroba autodílů) byl po válce zařazen do skupiny ČSAO a zahájil výrobu náhradních dílů pro všechny typy užitkových a osobních vozidel. Později se zde začaly vyrábět karosérie autobusů, od roku 1967 se zde montovaly celé autobusy. Jejich výroba byla ukončena v roce 1972, kdy byl závod začleněn do národního podniku LIAZ a jeho výrobní program byl změněn na výrobu různých typů kabin pro užitkové automobily LIAZ. Po roce 1989 došlo k omezení výroby kabin i k významné organizační změně a v roce 2008 k velkému útlumu výroby. S tím



Kabiny nákladních vozů LIAZ na vlečce SVA Holýšov FOTO: ARCHIV DOMU DĚJIN HOLÝŠOVSKA



Na vlečce SVA Holýšov probíhaly zátěžové zkoušky pro přepravu podvozků autobusů na železničních vozzech. FOTO: ARCHIV DOMU DĚJIN HOLÝŠOVSKA

je spojený i konec obsluh vlečky. V Holýšově vznikla „dceřinka“ koncernu Daimler-Chrysler, společnost EvoBus s.r.o. Ta si nejprve pronajala původní prostory SVA a v roce 2002 se stěhuje do vlastních výrobních prostor nedaleko železniční stanice, kde se opět vyrábějí autobusové karosérie. V roce 2017 proběhla zkušební přeprava karosérie na železničním vagónu z německého výrobního závodu Neu-Ulm do závodu EvoBusu. Z holýšovského závodu se uvažovalo o transportu karosérií v budoucnu po železnici do Německa pro konečnou montáž, zatím k tomu však nedošlo. Ve stanici tak nyní probíhá pouze občasná nakládka dřevní štěpky do nástavb Innofreight a nakládka kulatin.

Staňkov

V km 148,819 se nachází stanice Staňkov. V letech 1867–1869 vybudoval ve Staňkově Josef Ziegler velkou skelnou huť a továrnu na lité a zrcadlové sklo (firma Andreas Zieglers Sohn). Založení sklárny bylo samozřejmě spojeno s otevřením železniční tratě do Domažlic. Sklo ze staňkovské sklárny bylo exportováno do celé Evropy. Firma měla své zastoupení a sklad ve Vídni. Podnikatelským aktivitám se ve sklárně dařilo a uvažovalo se o rozšíření výroby. Když se firmě nedařilo získat pozemky ve Staňkově, přesunula svůj zájem do Holýšova (viz výše). V důsledku ztráty odbytu za hospodářské krize byl v roce 1932 provoz zdejší sklárny zastaven. Po dlouhém vyjednávání přechází bývalá

sklárna v roce 1937 na manžele Kreysovy, kteří výrobní komplex přestavěli a začali zde vyrábět šamotové a dinasové zboží. Roční odbyt byl kolem 640 vagónů výše uvedeného zboží. Po znárodnění v roce 1948 byla firma začleněna do národního podniku Západočeské keramické závody Horní Bříza a od roku 1950 se stala součástí Chlumčanských keramických závodů. Závod vyráběl šamotové výrobky, formovací hmotu pro slévárny, kyselinovzdornou kame Ninu, antukové komínové bloky apod. V roce 1969 se začala v závodě vyrábět žádaná surovina kaselská hněd'. Vyráběla se zde rovněž glazovaná mozaika a slinuté a leštěné dlaždice.

stejně jako přepravy po železnici, ukončena v roce 1984.

V roce 1928 otevřela ve Staňkově rodinná firma K. Klement uhelný sklad s vlečkovou kolejí. Později zde obchodovala i se stavebním materiálem. Od roku 1992 pokračují v tradici dědicové s původním firemním názvem K. Klement. Přepravy stavebních materiálů na vlečku jsou však po roce 2005 ukončeny. Ve stanici Staňkov byla ve druhé polovině 18. století také nakládána olověná a zinková ruda z nedalekých dolů. V roce 1928 byly tyto přepravy ukončeny z důvodu vyčerpání ložiska. Stanice Staňkov byla v roce 1900 rozšířena o tři koleje v souvislosti s vybu-



Na pohlednici z roku 1930 nás zaujme čilý dopravní ruch ve stanici Staňkov a všimnout si můžeme i areálu blízké sklárny. FOTO: SBÍRKA LIBOR LORENC

V roce 1999 se vlastníkem CHKZ a.s. Chlumčany stala rakouská firma Lasselsberger. V roce 2006 dochází k ukončení výroby v bývalé šamotce a s tím jsou ukončeny i přepravy výrobků po železnici.

Přítomnost vhodných cihlářských hlín v okolí Staňkova umožnila v 19. století vznik hned několika cihlen. Připomeneme tu nejvýznamnější, kterou ve druhé třetině 19. století založil na svých pozemcích významný podnikatel František Kreysa. Aby docílil špičkové kvality cihlářských výrobků, postavil ve Staňkově na tehdejší dobu moderní pec s vrchním převodem plamene a vysokým továrním komínem. Další přestavbou prošla cihelna před

dováním místní dráhy do Poběžovic (původní název Ronšperk). Zvětšena byla také výpravní budova. Dnes má železniční stanice Staňkov čtyři dopravní a tři manipulační koleje.

Blížejev

Pokračujeme dále do km 156,958, kde se nachází stanice Blížejev. V době otevření dráhy zde byla pouze zastávka. V letech 1886–1888 zde byla vybudována železniční stanice se čtyřmi kolejemi, skladištěm a výpravní budovou. Až do roku 1900 se jmenovala Blížejev-Horšův Týn. Po vybudování místní dráhy Staňkov – Poběžovice zůstal stanici název Blížejev. V Blížejevě se také nacházela kvalitní cihlářská



Železniční stanice Blížejev v roce 1970 FOTO: SBÍRKA OBECNÍ ÚŘAD BLÍŽEJEV

rokem 1925, kdy byly dosavadní pece nahrazeny klikatou kruhovou pecí vyloženou ohnivzdorným šamotem. O rok později byly vybudovány umělé sušárny na cihly a poté na tašky. Podnikatelskému rodu Kreysů patřila cihelna až do znárodnění v roce 1948. Později se stala závodem Západočeských cihlen, n. p. Stod, který se orientoval například na výrobu drenážních trubek, okrasných tvarovek a plotovek. Výroba ve staňkovské cihelně byla,

hlína, proto zde v roce 1897 vybudovali majitelé blízkého statku strojní a kruhovou cihelnu. V letech 1927–1928 byla cihelna zmodernizována a oproti původní výrobě 1 800 000 cihel došlo ke zvýšení produkce až na 4 000 000 kusů. To byl také důvod pro výměnu váhy v Blížejovské stanici v roce 1930. Po roce 1948 se Blížejovská cihelna stala součástí n. p. Západočeských cihlen Stod. V šedesátých letech prošla cihelna další modernizací a stala se nej-



Železniční stanice Staňkov a nedaleký zinkový důl na pohlednici vydané okolo roku 1900

FOTO: SBÍRKA LIBOR LORENC



Je 5. září 2014 a odklonový vlak s jednotlivými vozovými zásilkami do stanice Nürnberg Rbf. opustil v čele s dvojicí lokomotiv řady 749 stanici Blížejev. FOTO: LIBOR LORENC

větší cihelnu v domažlickém okrese. Vyráběly se zde například bloky CDKL 29. Začátkem devadesátých let se blížejevská cihelna stala majetkem firmy Wienerberger, která mění výrobní program na pálené střešní tašky. S přechodem na jiný výrobní program byly přepravy cihel po železnici cca v roce 1992 ukončeny. V roce 1935 bylo ve stanici Blížejev vystavěno skladiště na obilí firmy Agrasol. V Blížejově byla také z železničních vagónů vykládána hnojiva pro zemědělce z okolí.

Výhybna Radonice

V roce 1983 byla pro zlepšení dopravních poměrů (zvýšení kapacity v dlouhém mezistaničním úseku Blížejev – Domažlice) zřízena v km 162,610 výhybna Radonice.

Domažlice

Důležitá stanice Domažlice se nachází v km 168,066. Železnice se i v tomto městě významně podílela na rozvoji obchodu, průmyslu a řemesel. Vzniklo zde mnoho průmyslových podniků, které své zboží přepravovaly po železnici. Jedním z prvních byl v roce 1872 cukrovar s vlastní vlečkou. Bohužel v důsledku nekvalitní cukrové řepy a neodborného vedení došlo již v roce 1874 k jeho krachu a následně přeměně na rafinérii cukru. Ta svůj provoz ukončila v roce 1913. Dalším podnikem, který vznikl již v osmdesátých letech 19. století, byly Pošumavské strojírny. Josef Kaub nejprve zřídil opravárenskou dílnu na šicí stroje, váhy a zemědělské výrobky, ale v krátké době provoz rozšířil o výrobu hospodářských strojů. O vý-

robky byl velký zájem a dařilo se je i exportovat. V roce 1948 byla továrna znárodněna a v roce 1969 se stala odštěpným závodem národního podniku DESTA Děčín. V tomto roce tento závod vyrobil prvních čtyřicet vysokozdvížných vozíků o nosnosti 2 tuny. Během dalších dvaceti let zde bylo vyrobeno přes deset tisíc vozíků exportovaných do celého světa. Škála vozíků byla široká a kupovali je zákazníci z Anglie, Bangladéše, Belgie, Iráku, Irska, Norska, Pákistánu, Singapuru či Súdánu. Po roce 1989 však nezajištění odbytu vedlo k útlumu výroby a v roce 2002 je výroba v domažlické DESTě ukončena. Většina vyrobených vysokozdvížných vozíků byla nakládána v domažlické stanici do železničních vagónů.

U domažlického nádraží vybudoval obchodník se stavebninami Jan Milota v roce 1900 parostrojní cihelnu s vlečkou. V Milotově cihelně se kromě cihel vyráběly i falcované střešní tašky. Výroba byla ukončena ve třicátých letech. Další větší vlečky vznikly po roce 1945. Jednou z prvních byla vlečka Jednota dokončená v roce 1957. V roce 1966 byl za nádražím vybudován průmyslový areál s vlečkovým kolejištěm pro podniky Průmyslová výroba krmiv a Zemědělské družstvo zásobování. Dnes jsou to vlečky Primagra, kde se nachází obilné silo a Agropodnik Domažlice, na něž byly přistavovány ucelené vlaky pohonných hmot. Dnes dochází na vlečku čas od času hnojiva, například močovina v cisternových vozech. V sedmdesátých



Pohled na domažlický cukrovar na přelomu 19. a 20. století FOTO: SBÍRKA MUZEUM CHODSKA



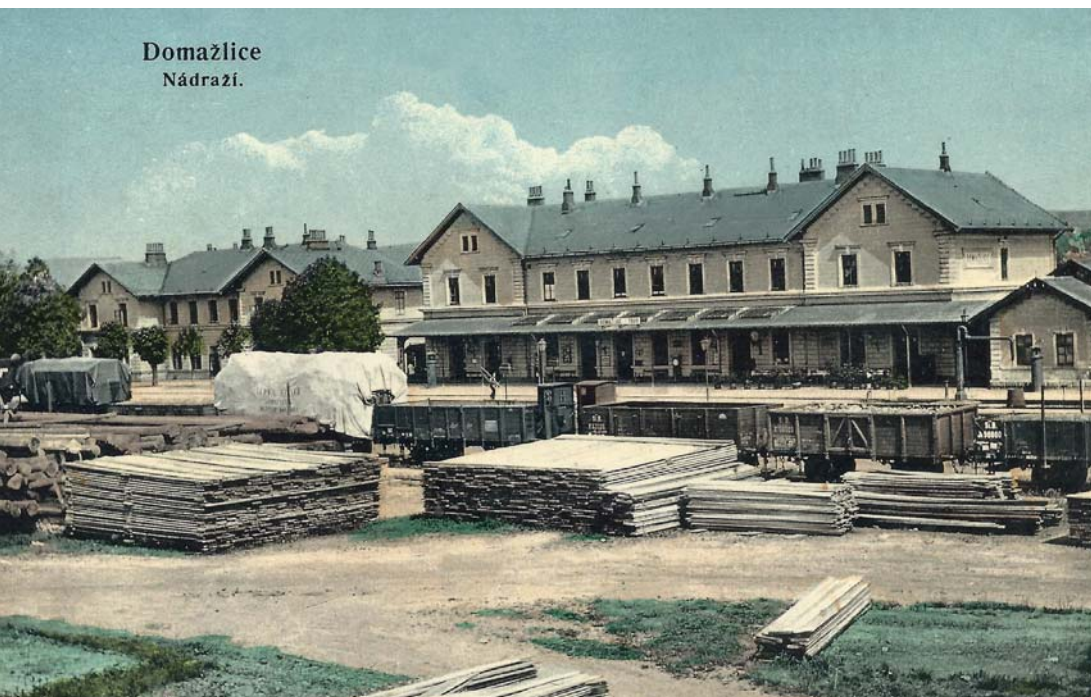
Vlak NEx 60400 (Přerov předn. – Česká Kubice st. hr.) vedený dvojčetem lokomotiv 742.284 + 742.281 projíždí 2. března 2017 výhybnu Radonice.

FOTO: LIBOR LORENC

letech byla také dokončena vlečka do skladu podniku Zelenina – dnes vlečka Fronk, na které se vykládají vozy s buničinou.

Od roku 1966 byly Domažlice stanicí soustředěné nakládky a vykládky. Nacházela se zde pracoviště nejen komerčních pracovníků, ale také celních deklarantů nebo fytopatologů. Celkový vývoj stanice Domažlice je úzce spjat s dalším rozvojem železniční sítě. V roce 1888 byla otevřena Českomoravská transverzální dráha do Janovic nad Úhlavou. V souvislosti s jejím dokončením dochází ve stanici k prvním změnám od postavení České západní dráhy. Byla postavena druhá výpravní budova s osobními pokladnami a výtopna se třemi stánkami pro lokomotivy. Skladiště bylo zvětšeno a byla postavena nová zděná rampa s váhou na vozy a obrysnicí. Především však bylo rozšířeno kolejiště. V roce 1910 je do Domažlic připojena místní dráha z Tachova. Ta z hlavní tratě ČZD odbočuje v odbočce Pasečnice nacházející se v blízkosti obce Havlovice, u které vznikla zastávka a nákladíště s tímto názvem. Příležitostně je zde nakládána biomasa a kulatina. Nakládka těchto komodit probíhá i ve stanici Domažlice.

Další velkou proměnou prošla stanice Domažlice v osmdesátých letech 20. století. Tehdy bylo vybudováno moderní stavědlo s reléovým zabezpečovacím zařízením s ústředním stavěním výměn. V současné době má stanice sedm dopravních kolejí, jednu kolej manipulační



Domažlice
Nádraží.

Železniční stanice Domažlice v roce 1908 FOTO: SBÍRKA LIBOR LORENC



Karel Stodola, vedoucí komplexní čtyř vozmiřů železniční stanice Domažlice – (60. – 70. léta 20. století)

FOTO: SOA PLZEŇ, PŮVODNĚ ARCHIV ČSD

Furth im Wald

A nyní se již přesuneme do poslední stanice Furth im Wald v km 190,824. Ta byla až do roku 1954 úředně nazývána Brod nad Lesy. Furth im Wald je společnou pohraniční přechodovou stanicí nacházející se již v Bavorsku. Ve druhé polovině 19. století zde vznikla přechodová kancelář a výtopna pro styk s bavorskou dráhou. Přeprava zboží přes tento významný mezinárodní přechod byla velmi důležitá. Převaženo bylo například černé uhlí z oblasti Nýřanska. Nahlédneme-li do statistik, pak zjistíme, že celkový vývoz v roce 1934 představoval 33 076 tun zboží a dovoz s tranzitem v roce 1934 představoval 166 266 tun různého zboží. Po roce 1945 byly přes tento přechod do Československa trasovány také zásilky hospodářské pomoci UNRRA. Například v červenci 1959 tudy projížděly vlaky se zásilkami banánů a jižního ovoce. Zásilky s ovocem a zeleninou byly v Domažlicích prohlíženy zástupci Koospolu,

Inspekty a fytopatologem a podle potřeby byly ledovány nebo v zimních měsících vytápěny. Veškerá manipulace byla prováděna přímo na vlaku, čímž bylo dosaženo nejnižší doby pobytu vozů ve stanici. Celkem bylo přepraveno 166 vozů banánů ve 4 zvláštních vlcích, 79 vozů rajských jablíček ve 2 zvláštních vlcích, dále 15 vozů paprik a 14 vozů hroznového vína skupinově na pravidelných vlcích. Zajímavý je také příklad tranzitu pšenice z hamburského přístavu přes přechod Česká Kubice realizovaný v roce 1968. Významný podíl přeprav zaujímal hnědé uhlí z Mostecké uhelné pánve, jehož odběratelem byla od roku 1974 až do března 2002 elektrárna ve Schwandorfu. Osobní doprava přes hranice byla od roku 1953 až do května 1970 zastavena. Jezdily pouze osobní vlaky do České Kubice určené pro prověřený personál stanice a vojáky pohraniční stráže. V roce 1992 byla do Furth im Wald opět přesunuta přechodová kancelář pro společný styk



Nakládka vysokozdvíhových vozů Dests na železniční vozy ve stanici Domažlice

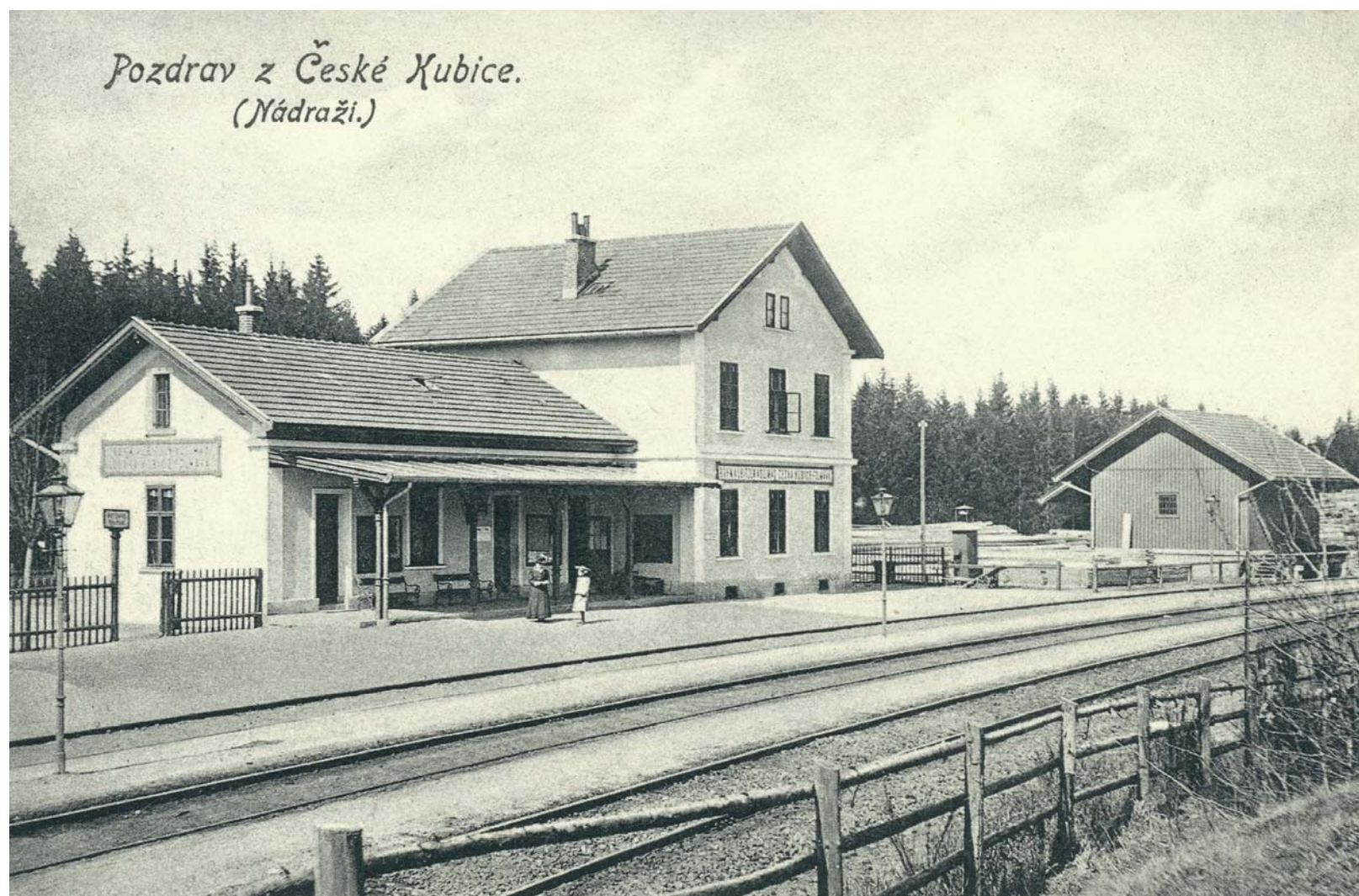
FOTO: SBÍRKA LIBOR LORENC

a několik kolejí kusých. Bylo zde vybudováno také odstavné kolejiště pro osobní vozy se stanicí technických prohlídek a opravou.

Česká Kubice

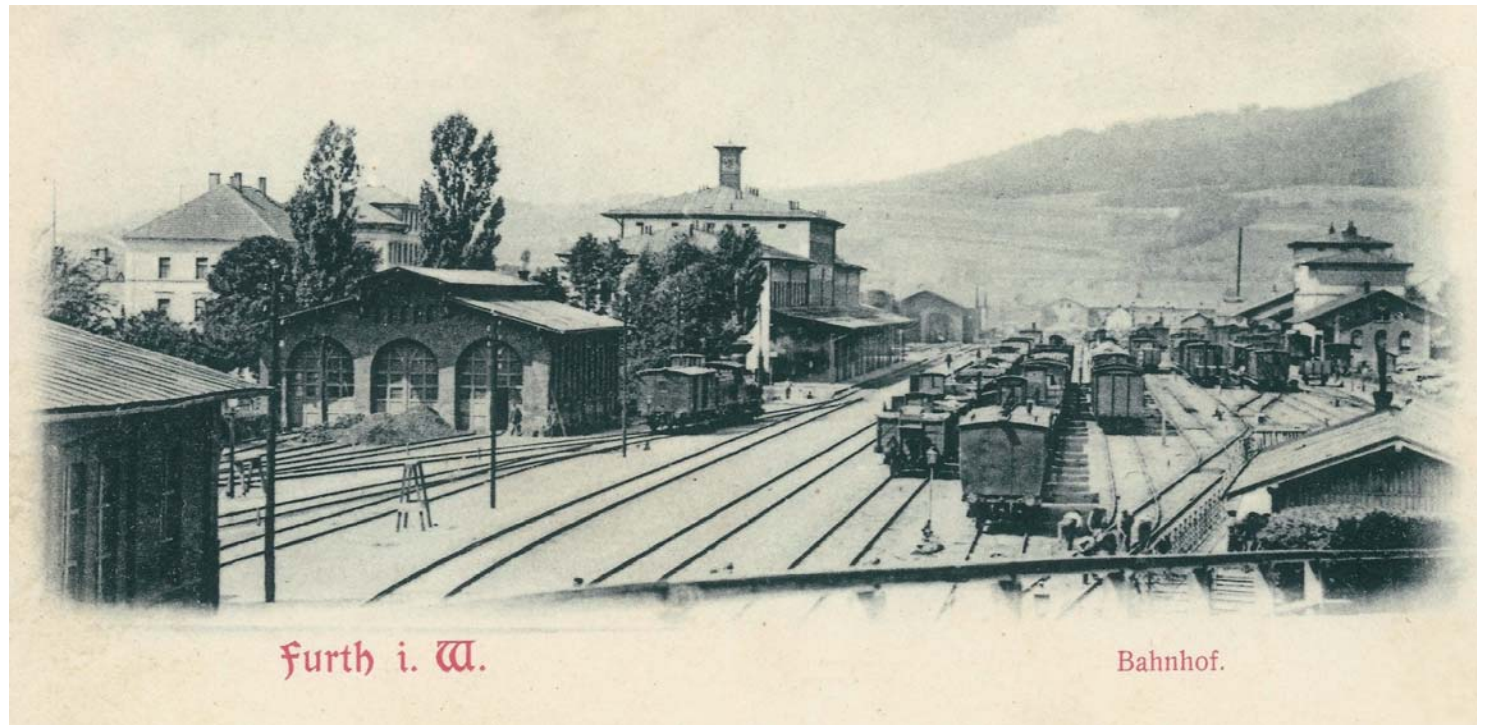
Původně téměř 23 km dlouhý mezistaniční úsek z Domažlic do Furth im Wald překonaly vlaky v době otevření dráhy za 40 minut. Vlaky však nebylo nikde možné vykřikovat. Až v letech 1895–1897 byla v km 179,148 vybudována stanice Česká Kubice-Folmava se dvěma dopravními a jednou manipulační kolejí ve dvou protisměrných obloucích. Krátce po vzniku první republiky je název stanice změněn na Českou Kubici. V důsledku Mnichovské dohody musela být v říjnu 1938 Česká Kubice postoupena Velkoněmecké říši a stanice opět změnila název, tentokrát na pouhé Kubice (Kubitzén). Po osvobození v roce 1945 se však stává opět Českou Kubicí. V roce 1954 byla v České Kubici umístěna část přechodové kanceláře pro styk se SRN, další část se nacházela v Domažlicích. Železniční stanice Česká Kubice byla za socialismu velmi střeženým místem, kam byl přísný zákaz vstupu veřejnosti. Další velkou proměnou, zvýšením počtu dopravních kolejí na pět, prochází stanice ve druhé polovině sedmdesátých let v době velkého nárůstu provozu. Po roce 1990, po pádu železné opony došlo i k likvidaci zařízení k ostraze státní hranice včetně kontrolní lávky nad kolejištěm. V roce 1997 zde bylo zřízeno silo pro překládku cementu ze železničních vozů na nákladní automobily, které odtud cement odvážely do Německa. Dnes je v České Kubici příležitostně nakládáno dřevo. V letech 2008–2009 prošla stanice kompletní rekonstrukcí, při které byl snížen počet dopravních kolejí na čtyři. Česká

Kubice je s nadmořskou výškou 516 m nejvýše položenou stanicí celé tratě.



Stanice Česká Kubice po roce 1918 FOTO: SBÍRKA LIBOR LORENC

mezi ČSD a DB. V devadesátých letech však dochází k poklesům výkonů v nákladní dopravě. Po vstupu České republiky v roce 2004 do Evropské unie přechází ČD a DB na režim technické důvěry vlaků. Od GVD 2014 byl ukončen provoz relačních vlaků, tedy vlaků s jednotlivými vozovými zásilkami z důvodu rozhodnutí dopravce DB Schenker soustředit předávky zátěže do Chebu a Děčína. Ještě v roce 2013 však bylo přes přechod vedeno sedm relačních vlaků ČD Cargo týdně s trasou Plzeň – Domažlice – Furth im Wald – Schwandorf – Nürnberg a pět vlaků v opačném směru. V roce 2013 bylo vlaky ČD Cargo přes Českou Kubici v exportu dopraveno 14 800 vozů (540 000 t zboží), v importu 9 300 vozů (41 000 t zboží). V exportu tvořilo prakticky přesně polovinu přepravních objemů uhlí z OKD do teplárny v Mnichově a do 10 % automobily Hyundai z Nošovic a Kia ze Žiliny do terminálu v bavorském Kelheimu. Relačními vlaky bylo převezeno 6 500 vozů (204 000 t zboží). Jednalo se například o zásilky automobilů Škoda do italské Verony a švýcarského Lupfigu nebo vozy s betonovými prefabrikáty ze Skovic na stavbu parkovacích domů v řadě míst Německa. Ostatní menší objemy tvořily přepravy lisovaného šrotu z Mladé Boleslavi do Singenu nebo dřevní kulatiny z různých stanic v České republice do papírny v Plattlingu. Dnes přes přechod v České Kubici projíždějí pouze ad hoc nákladní vlaky. Důvodem je zejména omezená kapacita tratě nejen v České



Stanice Furth im Wald na dobové pohlednici SBÍRKA VÁCLAV SIMBARTL

republice, ale i v Bavorsku. Začíná se však blýskat na lepší časy a v brzké době by trať měla v obou zemích projít modernizací a elektrizací. Stane se tak další plnohodnotnou alternativou k hraničnímu přechodu v Děčíně.

LIBOR LORENC

Při ostraze míru a socialismu



Pohraničník na kontrolní lávce v železniční stanici Česká Kubice

FOTO: REPRO ZÁPADOČESKÝ ŽELEZNIČÁŘ 1980



Dne 18. srpna 2016 se ložený vlak NEX 48330 s automobily Hyundai z Dobré u Frýdku-Místku do terminálu v Kelheimu blíží do odbočky Pasečnice. FOTO: LIBOR LORENC



Dvojče „katrů“ 753.771 + 753.772 se 11. září 2014 ve stanici Furth im Wald připravuje k odjezdu do Plzně se soupravou prázdných nástavb po přepravě koksů. FOTO: MICHAL ROH ML