

Cargovák



Úvodní sloupek

Konference sdružení ŽESNAD.CZ

Rok se s rokem sešel a opět se blíží konference Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ. Jako již tradičně se uskuteční ve Špindlerově Mlýně. Jeden z konferenčních bloků bude zaměřený na to, jakým směrem se ubírá železniční nákladní doprava v Evropě. Co k tomu tématu říci. Na jedné straně jsou tu proklamace o převodu zboží ze silnice na železnici, na straně druhé pak drsná realita. Často také zaznívá, že budoucnost je v kooperaci dopravních módů, nikoliv v jejich konkurenci. O to hrozněji však vypadá zpráva přicházející ze Švýcarska. I přesto, že švýcarský parlament prodloužil podporu nabídky přepravy systémem RoLa až do roku 2028, společnost RALpin (společný podnik firem SBB, BLS a Hupac) se rozhodla ukončit provoz vlaků přepravujících kamiony již na konci letošního roku. Švýcaři tak končí s řidiči doprovázenou dopravou kamionů po kolejích z Německa do Itálie.

Již v roce 2024 bylo zrušeno přibližně 10 % plánovaných vlaků. Situace se dále zhoršila v prvním čtvrtletí roku 2025, kdy došlo k 22% meziročnímu poklesu provozu – bylo vypraveno 794 vlaků oproti 1 018 vlakům ve stejném období roku 2024. V roce 2024 tak společnost RALpin vykázala finanční ztrátu ve výši přibližně 2,25 milionu EUR. Důvody ukončení provozu však nejsou pouze ekonomické. Velkým problémem je kvalita nabízené služby v důsledku rozsáhlých výluk. Část zákazníků zcela jistě přejde na modernější způsob kombinované dopravy, především na nedoprovázenou přepravu návěsů, část přeprav však zcela jistě skončí na silnici. Zároveň budou pokračovat politické a ekonomické diskuse nejen na švýcarské, ale i na evropské úrovni s cílem řešit otázky spolehlivosti železniční infrastruktury a zajištění dlouhodobé podpory transalpské nákladní železniční dopravy. Celoevropské diskuse by se však neměly zabývat pouze dopravou přes Alpy, ale situací na železnici celkově.

MICHAL ROH

Obsah

Rail Business Days 2025

02

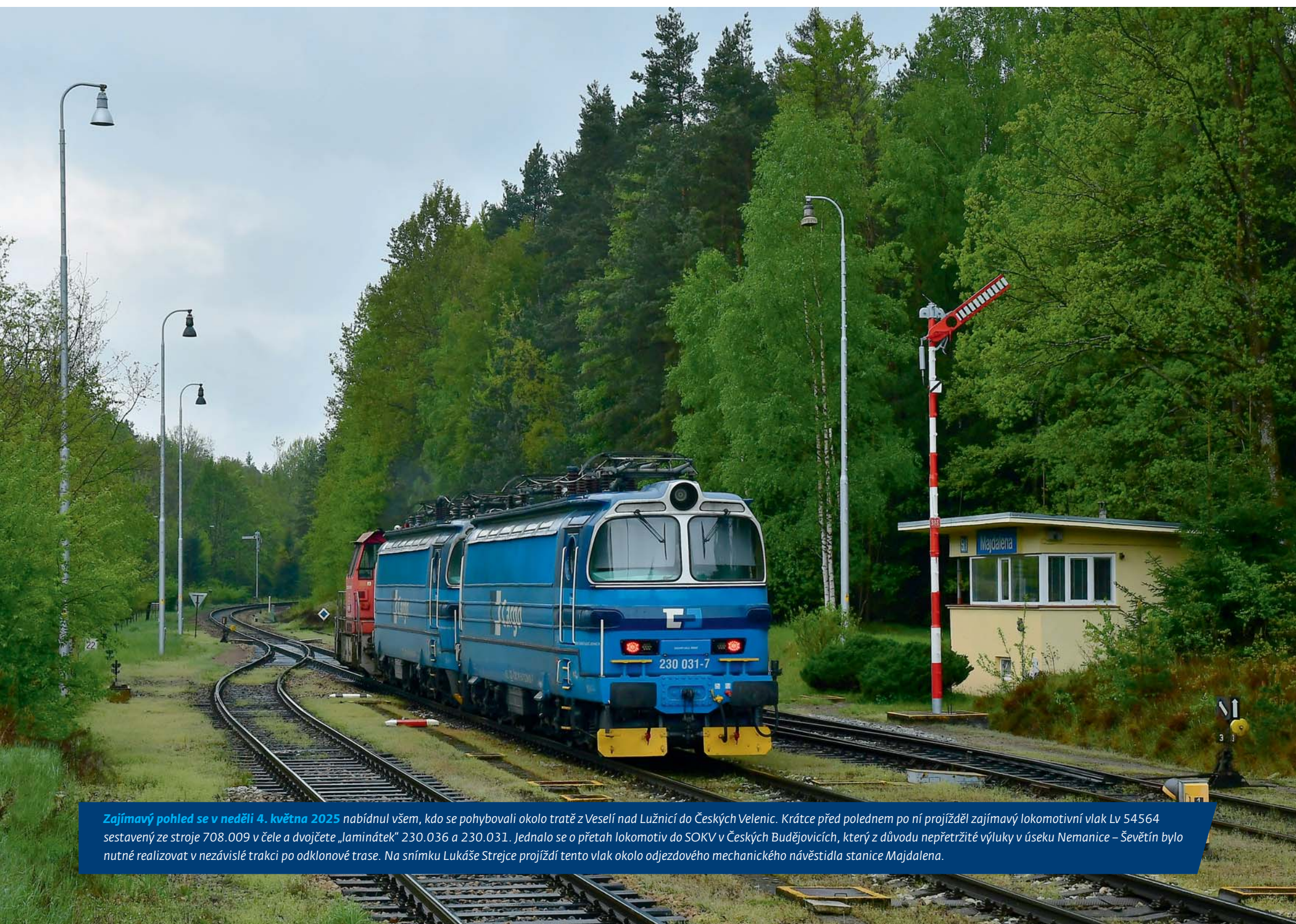
V rozhovoru na straně 2 si povídáme s Robertem Paganem, ředitelem společnosti organizující známý ostravský veletrh. ČD Cargo letos v Ostravě pokřtí lokomotivu 383.022, jejíž polep bude připomínat sepětí železniční nákladní dopravy s průmyslem.



Akce Starý Plzenec

05

Vozidla ČD Cargo, moderní i starší, vždy budí velký zájem návštěvníků různých akcí pořádaných pro příznivce železnice. Nejinak tomu bylo v polovině dubna ve Starém Plzenci, kde se letos poprvé představil i nově vybavený prezentační vůz ČD Cargo. Za víkend na akci zavítalo přes 5 000 návštěvníků.



Zajímavý pohled se v neděli 4. května 2025 nabídnul všem, kdo se pohybovali okolo tratě z Veselí nad Lužnicí do Českých Velenic. Krátce před polednem po ní projížděl zajímavý lokomotivní vlak Lv 54564 sestavený ze stroje 708.009 v čele a dvojčete „laminátek“ 230.036 a 230.031. Jednalo se o přetah lokomotiv do SOKV v Českých Budějovicích, který z důvodu nepřetržité výluky v úseku Nemanice – Ševětín bylo nutné realizovat v nezávislé trakti po odklonové trase. Na snímku Lukáše Strejce projíždí tento vlak okolo odjezdového mechanického návěstidla stanice Majdalena.

I v současné době mají veletrhy své opodstatnění

I v letošním roce se naše akciová společnost zúčastní tří tradičních odborných veletrhů v Mnichově, Ostravě a Gdaňsku. Na jejich realizaci spolupracuje mimo jiné s firmou VIA PRO MOTION, která je také hlavním organizátorem ostravského veletrhu Rail Business Days. Řediteli této společnosti Robertu Paganovi jsme položili několik otázek týkajících se nejen letošního ročníku RBD.

► **Roberte, jak hodnotíte současnou situaci v oblasti pořádání výstav a veletrhů nejen se železniční tematikou?**

Pokud se budeme bavit o situaci v České republice, tak se od koronavirové pauzy situace vrátila takřka do normálu. Osobně velmi pozi-

Ing. Robert Pagan

vystudoval Provozně ekonomickou fakultu ČZÚ. Po ukončení studia pracoval jako GovDaily Manager ve společnosti eNovation. V únoru 2016 nastoupil do společnosti České dráhy, kde se věnoval rozvoji event marketingu a budování korporátní identity a poté zastával i pozici tiskového mluvčího. Má za sebou realizaci řady úspěšných projektů, jako například Národních dnů železnice nebo Vlakem na hokej.

tivně vnímám to, kam se obecně veletržní kultura u nás posunuje. Pořadatelé rozšiřují možnosti prezentace, zapojují moderní technologie a obecně se dostáváme na úroveň zavedených veletrhů v zahraničí.

► **Myslíte, že v dnešní interaktivní a virtuální době mají veletrhy stále svoje opodstatnění? Proč?**
Za mě rozhodně ano. Já jsem v tomhle trochu konzervativní a současný obchod dle mého také. Interaktivní a digitální komunikační kanály jsou neoddelitelnou součástí i veletrhů. Ale osobní kontakt a podání ruky v byznysu nic jen tak nenahradí. Stejně tak jsou například na našem veletrhu k vidění technologická řešení



Robert Pagan FOTO: SOUKROMÝ ARCHIV

či železniční vozidla, které chcete vidět na živo a takzvaně si je „osahat“.

► **Po ukončení veletrhů Czech Raildays se vám podařilo obnovit tradici pořádání železničních veletrhů v Ostravě s novým názvem i pojetím Rail Business Days. Jaký je zájem o tuto „novou“ akci mezi vystavovateli a návštěvníky?**

Byl to popravdě trochu krok do prázdna, po koronaviru nikdo nevěděl, jak se bude situace vyvíjet. Ale my jsme v týmu byli přesvědčeni, že železniční veletrh v České republice svoje místo má. Nyní musím s velkou pokorou konstatovat, že byl tento názor evidentně správný. Zájem každoročně stoupá a veletrh sám pořád roste. Loni do Ostravy dorazilo 130 vystavovatelů z České republiky i zaha-

ničí a veletrh za tři dny hostil přes 11 tisíc návštěvníků.

► **Co vše obnáší pořádání akce takového rozsahu? Jak dlouho ji připravujete?**

Začnu od konce. Příprava nového ročníku začíná prakticky po skončení předchozího, příprava tak trvá asi 11 měsíců. Ta organizace je náročná, jen základní nejužší tým tvoří asi 20 lidí. Tím největším oříškem je každoročně úprava a rozložení prostor v rámci akce, musíme se totiž našťást každoročně vypořádat s rostoucím zájmem o veletrh a rozšiřováním prostor pro expozice. Pro letošek tak například přibude dalších 300 metrů kolejí. Jinak je to komplexní akce, kde musí mít každý v týmu jasně stanovenou gesci.

► **Vloni měla akce poprvé mezinárodní přesah. Jaké novinky chystáte pro letošní rok?**

Novinkou pro letošek je určitě již zmíněné rozšíření kolejiště o 300 metrů. Další je zvětšení prostoru pro vnitřní expozice a nová montovaná hala, ta bude hostit konferenci a galavečer. Letos se nám dle mého názoru povedlo posunout i koncept doprovodné konference, v rámci moderovaných debat se budeme věnovat opravdu důležitým a zajímavým tématům a chybět nebudou ani zahraniční řečníci. Zájem o veletrh generuje i velmi zajímavé koušky na kolejích, kde mimo jiné nebude ani letos chybět ČD Cargo. ☺

Díky za rozhovor a ať se daří
MICHAL ROH



ČD Cargo, a. s.

jeden z pěti největších železničních dopravců v rámci EU
a největší železniční dopravce v ČR se prezentuje na
mezinárodním železničním veletrhu a konferenci

RAIL BUSINESS DAYS

OSTRAVA | TROJHALÍ KAROLINA

10.–12. června 2025





pravy omezenou na 60 km/hod byla lokomotiva druhý den odpoledne přistavena na vlečku v Chomutově. Přeprava proběhla k plné spokojenosti příjemce i odesílatele.

FOTO: MICHAL ROH



Zájem o přepravy ve dvouosých vozech řady Es trvale klesá a dnes jsou v podstatě využívány pouze pro přepravy tříděného uhlí pro menší odběratele. S jedním z vozů se však můžete setkat i v nedalekém německém pohraničí. Čas od času bývá nasazen na zvláštní fotovlaky, jejichž jízdu pro zájemce organizuje společnost provozující parní úzkorozchodnou dráhu Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal, a nebo při potřebě převézt po úzkorozchodce materiál dle požadavků zdejšího traťmistra, případně depa v Kurort Oberwiesenthalu. Od srpna 2017 byl vůz ČD Cargo pronajatý soukromé osobě, k prodeji pak došlo následně v květnu 2020. Naposledy byl vůz naložený na podvalovém voze ozdobou akce, která se uskutečnila v neděli 30. března 2025. V současné době zájemci usilují o rozšíření vozového parku o krytou dvounápravovou „zetku“. Ta by se tak mohla stát dalším historickým, avšak stále provozním vozem.

FOTO: SVEN OETTEL
MICHAL ROH

Fotovlak do Adršpachu

KOLEKTIV ŽELEZNIČNÍCH FOTOGRAFŮ



Lokomotiva 742.347 se soupravou mimořádného vlaku zdokumentovaná 5. dubna 2025 u skalního města v Adršpachu. 📷 FOTO: NT

Bezpečnost v železničním provozu

Výběr nejzávažnějších mimořádných událostí (MU) za 1. čtvrtletí 2025

- Dne 30. ledna 2025 došlo v železniční stanici Brno-Maloměřice (trať Brno hl. n. – Česká Třebová) k nehodě. Za jízdy taženého posunového dílu došlo k vykolejení dvou vozů přes neodstraněnou zarážku a k jejich poškození. Při mimořádné události došlo ke značné škodě, jejíž výše byla odhadnuta na 1 300 000 Kč.



- Dne 14. února 2025 došlo v železniční stanici Česká Třebová (trať Třebovice v Čechách – Česká Třebová vj. sk. – Česká Třebová odj. sk.) k incidentu. Při svádění 34 vozů ke stojanům brzdíče kompresní stanice došlo k vykolejení prvního vozu v čele přes tzv. pojistnou zarážku, tj. zařízení, zabráňující ujetí vozidel ze směrových kolejí. Při mimořádné události došlo ke škodě na železničním svršku odhadnuté na 80 000 Kč.



- Ve dnech 6. března a 11. března 2025 došlo v železniční stanici Roudnice nad Labem (trať výh. Praha-Bubeneč – Děčín hlavní nádraží) ke dvěma totožným incidentům majícím původ ve stržení a poškození sběračů hnacích vozidel o hákovnici, tj. bezpečnostní prvek, umístěný na trakčním vedení, který při nerespektování návěsti „Stáhni sběrač“ zachytí a strhne ližinu sběrače elektrické lokomotivy a zabráni tak vodivému propojení úseku pod napětím s beznapěťovým úsekem. Souhrnná škoda byla vyčíslena na 600 000 Kč.



FOTOGRAFIE: VYŠETŘOVACÍ SPISY
MILAN MAŠEK

Novinky v oblasti předpisů, interních norem a opatření

Dne 23. dubna 2025 byl podepsán novelizovaný předpis **SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis**.

- Předpis je platný dnem podpisu (23. dubna 2025)
- Předpis je účinný ode dne 14. 12. 2025 (od tohoto data se zaměstnanci novelizovaným předpisem řídí)

V novelizovaném vydání tohoto předpisu byly mimo formální, jazykové, stylistické a grafické úpravy provedeny následující obsahové a věcné změny:

- doplněna ustanovení související s evropským vlakovým zabezpečovačem (ETCS),
- odstraněna ustanovení o písemných rozkazech, která budou nově v předpisu SŽ D1/1 Kniha evropských a vnitrostátních pí-

semných rozkazů (v současné době je tento předpis v připomínkovém řízení),

- zásadní změna ve výpravě vlaků,
- zrušena návěst **Posun za námezník**,
- zrušena návěst **Ruční přivolávací návěst**.

Zaměstnancům s odbornou znalostí předpisu **SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis** byla dána k prokazatelnému seznámení Informace č. 10/2025 Ředitele O22 ČDC Implementace předpisu SŽ D1 do prostředí ČD Cargo, a.s. V uvedeném dokumentu je popsán harmonogram školení, podpora k zajištění znalostí změn předpisu a stanoven rozsah znalosti pro jednotlivé profese (ZOZ, DD-4, DP-3 a DO-1).

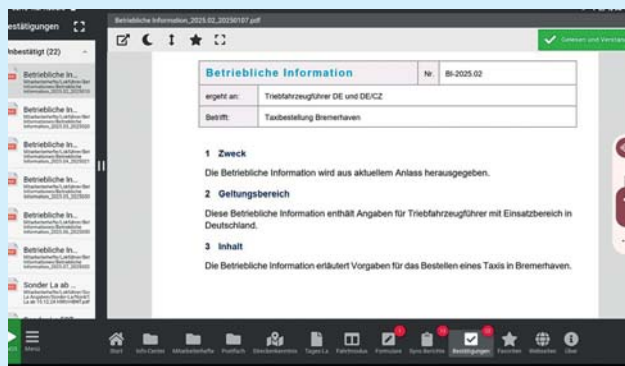
MIROSLAVA RAŠKOVÁ

Zajištění digitálního přenosu informací provozním zaměstnancům

Řešení v německé pobočce Niederlassung Deutschland

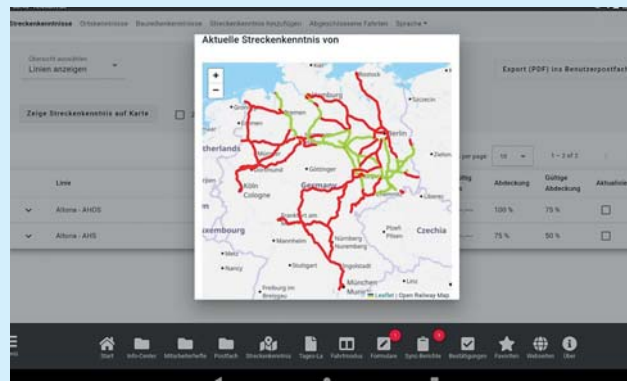
Předávání a sdílení informací je základem úspěchu společnosti. Mnoho chyb v operativním plánování a provozu je často způsobeno nedostatkem komunikace nebo nevědomým zadržováním informací. Tuto skutečnost uznala i Evropská agentura pro železnice (ERA) a v nařízení (EU) 2018/762 „Společné bezpečnostní metody“ týkající se požadavků na systémy řízení bezpečnosti, ukládá železničním podnikům povinnost zavést vhodné komunikační kanály, aby si mohly vyměňovat informace relevantní z hlediska bezpečnosti mezi různými úrovněmi organizace a externími zúčastněnými stranami.

Naše německá pobočka používá na služebních tabletech provozních zaměstnanců profese strojvedoucích, vozmistrů a posunovačů systém DiLocSync. DiLocSync je informační platforma ve formě aplikace, kterou lze stáhnout ze známých obchodů s aplikacemi. Disponuje funkcemi správy dokumentů, znalosti tratí, odesílání formulářů a dynamického zobrazení jízdního řádu. Administrátoři systému v rámci správy dokumentů aktivně zpracovávají a zajišťují důležité dokumenty, jako jsou provozní předpisy, denní La (Sestava pomalých jízd a ostatních mimořádností), změny a úpravy jízdních řádů, pokyny nebo provozní informace. Dokumenty jsou k dispozici po první synchronizaci tabletu s DiLocSync a internetem také offline, a proto k nim lze přistupovat kdykoli, bez ohledu na pokrytí sítě. Dokumenty, které jsou zveřejněny



Dokument s potvrzovacím tlačítkem vpravo nahoře

v krátké době před účinností a jsou důležité pro bezpečnost, mohou být předkládány s potvrzovací zprávou. Ta stanoví, že zaměstnanec je o novém dokumentu informován, a musí potvrdit přečtení a pochopení dokumentu jeho vědomým potvrzením na tabletu. Tímto dává vedení pobočky ČD Cargo zpětnou vazbu o distribuci informací. Pokud nepřijde žádná odpověď, bude zaměstnanec opakovane vyzván, aby si dokument přečetl a potvrdil jeho přečtení. Další funkcí je automatické poskytování vlakových dokumentů ze strany DiLocSync, jako je například denní La. Poskytovatel služeb k němu přistupuje přes rozhraní provozovatele dráhy DB InfraGO AG a automaticky jej odesílá všem držitelům licence DiLocSync. Ze strany dopravce (zaměstnance německé pobočky) není vyžadována žádná dodatečná činnost. Kromě toho jsou prostřednictvím tohoto rozhraní automaticky poskytovány úpravy jízdních řádů (Fplo) pro pravidelné vlakové trasy. Uspořádání jízdních řádů obsahuje například změněné časy odjezdů/příjezdů nebo různé trasy vlaku z důvodu výluky nebo jiných omezení na trase. Jízdní řády vydává provozovatel dráhy DB Infra GO AG a musí být distribuovány železničními společnostmi strojvedoucím podle příslušných vlaků. Distribuce jízdních řádů pomocí DiLocSync, nevyžaduje součinnost žádného dalšího zaměstnance.



Modul znalostí trasy

Dokumentace a monitorování znalosti tratí představuje pro všechny železniční společnosti v Německu velkou byrokratickou zátěž. Podle směrnice o znalostech tratí (VDV-Schrift 755) jsou strojvedoucí povinni aktivně sledovat své znalosti tratí. Za tímto účelem musí dopravce integrovat procesy a postupy do systému řízení bezpečnosti, které toto strojvedoucímu umožní pravidelné projetí tratí je navíc důležitou součástí bezpečnosti železničního provozu. Dopravce musí co nejrychleji zjistit vypršení platnosti znalosti trati a zároveň zajistit, aby strojvedoucí nebyl nasazen na těchto tratích. Pro zajištění realizace tohoto bezpečnostního požadavku, disponuje DiLocSync modulem pro dokumentaci znalosti tratí. Strojvedoucí má dvě možnosti. První možností je poloha vlaku během jízdy vlakem na základě GPS. Program automaticky rozpozná projedou trasu a zapíše datum jízdy vlaku do záznamu znalosti tratě. Strojvedoucí musí zadané trasy následně po jízdě vlaku zkontrolovat. Druhou možností je ruční zadání tratí a časových údajů. K tomuto účelu stačí, když strojvedoucí zadá potřebné tratě v systému DiLocSync a poté zadá pouze datum poslední jízdy. Tyto dva postupy uznává také Spolkový drážní úřad (bezpečnostní úřad pro železniční společnosti v Německu). Zaměstnanci dispečinku nebo plánovacího oddělení tak mají přístup k přehledům znalostí o tratích strojvedoucích a mohou si tak ověřit, zda mají potřebné znalosti. Další funkcí je správce formulářů DiLocSync. Pomocí tohoto nástroje mohou řídicí pracovníci německé pobočky Niederlassung Deutschland ukládat do systému své vlastní formuláře v digitální formě, které byly dříve používány jako papírové. Tato funkce je využívá pro příjem zpráv o nuceném brzdění PZB, závadách/poškození lokomotiv, hlášení o příjezdech a odjezdech vlaků a také podněty ke zlepšení od zaměstnanců. Za každým formulářem stojí pevně definovaná skupina příjemců. Například Hlášení o závadách/poškození lokomotiv jsou distribuována dispečerům v Německu a České republice, SOKV v Ústí nad Labem a vedení společnosti v Německu. Jasně definovaná skupina příjemců zajišťuje, že všechny dotčené orgány obdrží stejné informace. Tento standardizovaný přístup má vyšší spolehlivost při přenosu informací ve srovnání s e-mailem. V konečném důsledku nabízí provoznímu personálu jednoduchý a zvládnutelný způsob, jak co nejrychleji distribuovat důležité informace.

Seznámení se systémem DiLocSync se provádí v rámci školení provozních zaměstnanců. Práce s programem, stejně jako různé situace při odeslání formulářů, se procvičuje teoreticky i v praxi. Kromě toho je prováděna kontrola správné obsluhy DiLocSync během výcviku na simulátoru nebo jako součást provozní kontroly při výkonu činností železničního provozu (např. při jízdě vlaku).

OLIVER ROCH, BEZPEČNOSTNÍ MANAŽER A BEZPEČNOSTNÍ PORADCE PRO PŘEPRAVY NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ POBOČKY NIEDERLASSUNG DEUTSCHLAND

Inspirativní HRrrrZóna

Inspirujte se příběhy našich zaměstnanců...

Vozmistr Míra Morávek z provozního pracoviště Brno-Maloměřice u nás pracuje skoro od samého počátku ČD Cargo. Jeho cesta na železnici začala už v roce 1994, kdy si zamiloval vlakovou dopravu ještě jako malý kluk. Dnes, po letech plných nečekaných výzev a zážitků, nám Míra přiblížil, jak se jeho cesta vyvíjela – od prvních nejistých kroků až po den, kdy se stal zkušeným vozmistrem, který s humorem a precizností zvládá každou situaci.

» Jak dlouho pracuješ u nás a co Tě původně přivedlo na dráhu?

Od dětství mě fascinovaly vlaky, což se nakonec proměnilo v celoživotní vášeň. Na dráhu mě ale přivedla i doba velkých změn po revoluci, kdy po privatizaci na Břeclavsku práce ubývalo a České dráhy představovaly jistotu. Začal jsem v roce 1994 a ke své profesi jsem se vlastně dostal náhodou, když jsem nastoupil do opravny vozů a později jsem se ocitl mezi vozmistry.

» Jak bys popsal své začátky?

Začátky byly opravdu těžké. Pamatuji si, že jsem zpočátku mluvil o „semaforu“ místo návestidla. Člověk nevěděl, co má očekávat a musel se rychle učit – od technických záležitostí až po velkou zodpovědnost, kterou s sebou tato práce na vlcích vždy nese. Pokaždé, když jsem byl sám na vlaku a něco mi nebylo jasné, neváhal jsem zavolat kolegu, abych se ujistil, že vše dělám správně. Taková spolupráce mi hodně pomohla překonat počáteční nervozitu.

» Jak vypadá tvůj běžný pracovní den?

První věc, bez které to nejde, je káva. Poté přijímám službu, kontroluji poštu, přihlašuji se do systému a čekám na úkoly, které zadává dozorcí provozu nebo staniční dispečer. Každý úkol je výzvou, ať už se jedná o rutinní činnosti jako je soupis vlaků, detailní technické prohlídky a zkoušky brzd nebo nečekané mimořádné úkoly jako například kontrola indikovaných vozů, u kterých musíme posoudit, zda jsou nadále bezpečné pro přepravu. Jiné úkoly zas vyžadují mimořádnou pečlivost například měření výšky nárazníků s tolerancí na milimetry, jeden vůz může zabrat až hodinu práce ve dvojici a nemáš prostor pro chybu. Ačkoliv mnohdy pracuji samostatně, v Brně máme dvě

stanoviště – jižní a severní – a právě díky tomu se můžeme navzájem koordinovat. Domlouváme se telefonicky nebo pomocí služební pošty, takže každý ví, co má dělat, a nemusíme se trápit zbytečnými přesuny. Některé úkoly stihnu vyřešit během jedné směny, jiné pak předám kolegům na dokončení, aby vše proběhlo hladce a bylo hotové včas.

» Co Tě na tvé práci nejvíce baví?

Práce není jednotvárná a není monotónní, po každé mě čeká něco nového. Když jdu na technickou prohlídku, tak nevím, co tam potkám, jakou závadu budu muset řešit a co dojde mimořádného, kde potřebuji a chtějí vozmistra. Netuším, zda třeba pojedou do jiné stanice prohlížet vozy, protože práce není jenom v Brně, ale například jezdíme do Blažovic, kde spolupracujeme s Českomoravským cementem, a tam chtějí, aby vozmistr dělal prohlídky, soupisy a zkoušky brzd. Takže to mě na tom baví, není to práce, že bych stál u pásu a dělal pořád to stejné, to bych se zbláznil, to bych nemohl.

» Jak vidíš svou budoucnost ve firmě, máš nějaké cíle nebo sny?

Myslím si, že jsem dosáhl svého vrcholu. Měl jsem vizi postupu na vozmistra četaře, což byl vedoucí vozmistrů na stanovišti, ale nakonec došlo ke zrušení této pozice. Víím, že jsem tam, kde mám být a řekl bych „Vozmistr Forever“.

» Jak udržuješ dobré vztahy s kolegy?

Humor je pro mě klíčový. Naučil jsem se, že je mnohem lepší do práce chodit s úsměvem než být pořád naštvaný. I když jsou dny po nočních směnách náročné, umíme se spolu zasmát a vzájemně si pomoci. Mám i parťáka, se kterým občas zajdeme na pívko nebo na koncert – taková přátelská atmosféra je pro mě nesmírně důležitá.

» Jaké máš koníčky a jak relaxuješ ve volném čase?

Protože se jako vozmistr opravdu hodně nachodím, někdy je to i 60 km za týden, tak ve volném čase rád odpočívám. Kromě procházek v lese se rád podívám na dobrý film, kriminální seriál jako Panoptikum Města pražského nebo se začtu do dobré knihy opět se žánrem krimi. Miluji houbaření. Vaření mi také dělá radost – naučil jsem se vařit už v mládí a dnes rád expe-



Miroslav Morávek, Vozmistr FOTO: ARCHIV ČD CARGO

rimentuji s novými recepty, třeba z thajské kuchyně. Jde o to najít rovnováhu – práce je sice náročná, ale je důležité si po ní také odpočinout a načerpat novou energii.

» Stala se ti nějaká situace, kterou můžeš vyprávět jako zajímavou příhodu?

Nestala se přímo mě, ale kolegovi, který už bohužel není mezi námi a tragicky zahynul. Je to už asi 40 let, kdy ještě fungovala opravna vozů v Hodoníně a tam kolega odstavil malý krytý vůz s banální závadou. O víkendu se vozová dispečerka snažila zjistit, jestli neví, kde se tento vůz nachází. Zjistil, že ten vůz nebyl prázdný a byl v něm nebožtík v rakvi, který jel na pohřeb. Objednala se lokomotiva, posunovači a nebožtík stihl poslední rozloučení včas.

» Jak vnímáš změny, které proběhly v ČD Cargo během tvé kariéry?

Za tu dobu se hodně změnilo k lepšímu. Dříve byl celý provoz spojený do jednoho celku, dnes už máme oddělenou osobní, kolejovou i nákladní dopravu. Firma prošla mnoha změnami od zavedení nových technologií až po současný modernizovaný vozový park, například lokomotivy Vectron a nové posunovací lokomotivy. Od dob, kdy vozy byly vyráběny převážně ze dřeva a překližky, je nahradily moderní hliníkové konstrukce navržené na vyšší rychlosti. I když bylo třeba se s některými změnami po-

pasovat, celkově se to vyvíjí k lepšímu, například z hlediska bezpečnosti a ekologických standardů.

» Co bys vzkázal svým kolegům a firmě ČD Cargo?

Firmě přeji dlouhou budoucnost plnou nových výzev a zakázek. Kolegům posílám především přání pevného zdraví, protože to je nejdůležitější a nenahradí ho žádné peníze ani žádný mamon. A také ať nám práce přináší radost.

Děkujeme Míro, za upřímnost a za to, že nám denně ukazuje, co znamená být mistrem ve svém oboru. A přejeme, ať Ti každý nový den přináší další důvody k úsměvu nejen na kolejích, ale i v osobním životě. A vy, milí kolegové a čtenáři, se můžete těšit na další inspirativní příběhy našich kolegů.

ZA TÝM PERSONÁLNÍHO ODBORU BÁRA, OLESKA A PEPA

Sledujte nás na FB:



Rozjed' to s ČD Cargo

Železniční víkend na Plzeňské železnici

Ve dnech 12. – 13. dubna 2025 se ve Starém Plzenci konala velice zajímavá akce s názvem „Železniční víkend na Plzeňské železnici“. Centry všeho dění byly železniční stanice Starý Plzeňec a areál dětského tábora, ve kterém parta nadšenců vytváří od roku 1994 muzeum úzkorozchodných drah. Obě lokality byly propojeny zvláštní linkou obsluhovanou historickými autobusy Karosa B732 a Karosa Š111.

Na manipulační koleji ve stanici si bylo možné prohlédnout „princezu“ S 499.2002 Českých drah a „plecháče“ 242.254 ve službách retro nátěrech a jednu z nejmodernějších lokomotiv řady 742.71 ČD Cargo. Chybět nemohl ani prezentační vůz ČD Cargo, který si tak ve Starém Plzenci odbyl svůj letošní premiéru. Poprvé si také malí i velcí návštěvníci měli možnost zahrát některou z her na nové multimediální hrací stěně Knoocker. Tu je možné využít i jako prezentační stěnu a velkoplošnou televizní obra-

zovku. Není proto divu, že prezentační vůz byl po oba víkendové dny v obležení především dětí. Ve stanici nechyběl ani tradiční vůz s expozicí Václava Simbartla o železniční historii. Zpestřením pak byla možnost jízdy na historické šlapací drezíně nebo parková železnice. Pomyslnou třešničkou na dortu byly jízdy zvláštních osobních vlaků mezi Plzní, Starým Plzencem a Nezvěsticemi, v jejichž čele stanul „velký hektor“ T 458.1532. V areálu Plzeňské železnice byla největším lákadlem možnost jízdy úzkorozchodnými vlaky. Například v neděli byly do provozu nasazeny důlní lokomotiva BND30 a lokomotiva BN30. Zdejší drážka o rozchodu 600 mm dosahuje délky 350 m, což už znamená pěkné svezení. V areálu tábora byly vystaveny i automobily z doby nedávno minulé, například Trabanty, pozornost návštěvníků přitahovalo i modelové kolejiště a výstava železničních fotografií pořízených členy spolku Vlaky Plzeňského kraje, který byl jedním z organizátorů akce. Počasí bylo po oba dny příznivé a akci tak navštívilo přes dva tisíce nadšenců. Za úspěšný průběh



O svezení úzkorozchodnými vláčky byl zájem mezi dospělými i dětmi.

patří dík oběma hlavním organizátorům, za zodpovědnou přípravu prezentačního vozu na novou sezónu pracovníkům SOKV České Budějovice a samozřejmě i dalším pracovníkům ČD Cargo, kteří se na zajištění akce podíleli.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH

Železniční proměny (42)

Elektrizace pražského železničního uzlu (2. díl)

(dokončení z minulého čísla)

K tomu, abychom dnes pochopili, proč už elektrizace tratí jen bezprostředně navazujících na pražské Wilsonovo nádraží měla nemalý význam, si je třeba totiž uvědomit jednu důležitou věc: Nejpozději od prvních let dvacátého století se někdejší koncové nádraží Dráhy císaře Františka Josefa (KFJB) začalo stávat hlavním pražským nádražím, čemuž odpovídala



Trakční vedení ČMK/ČKD v nádraží Vysočany na pražském zhlaví. V popředí snímku je pravděpodobně lokomotiva řady E 467.0.

FOTO: STÁTNÍ OBLASTNÍ ARCHIV PRAHA

jeho velkorysá přestavba v letech 1901 – 1909 včetně velkolepého zastřešení kolejíště, které nemělo nejen v Předlitavsku, ale i celé monarchii obdoby, a srovnávat se s ním mohlo snad jen nádraží v haličském Lvově, které mu svou podobou bylo určitým vzorem. Ovšem optimální rozvoj nádraží Františka Josefa, po roce 1918 pak nádraží presidenta Wilsona, komplikovala jedna podstatná věc: Krajinný reliéf Prahy bránil rychle realizovatelnému kapacitnímu napojení tohoto nového centrálního nádraží na navazující českou železniční síť. I proto byly všechny hlavní tratě ústící v té době do Prahy ukončeny jako dvojkolejné na předměstských nádražích a do centra města pokračovaly již jen jako jednokolejné. Wilsonovo nádraží, jehož význam se vznikem nové republiky a Prahy jako jejího hlavního města stále stoupal, tak bylo na zbytek sítě napojeno pouze čtyřmi jednokolejnými tratěmi, od Smíchova a Hrabovky někdejší tzv. pražskou spojovací dráhou, od Vršovic-Nuslí tratí na Tábor a České Velenice a od Vysočan tratí od Neratovic a Turnova, od roku 1926 pak ještě navíc odbočkou z výhybny Vítkov propojenou se stanicí Libeň horní nádraží.

Toto uspořádání v časech parní trakce ovšem podstatně podvazovalo výkonnost Wilsonova nádraží, a to proto, že každou parní lokomotivu od končícího vlaku z jakéhokoli směru bylo nutno otočit, vyzbrojit vodou a uhlím, případně

na ní provést další provozní ošetření, a pak znovu vystavit na další výchozí vlak. Pro tyto činnosti, resp. jejich nutný rozsah, ovšem nebylo Wilsonovo nádraží v žádném případě vybaveno, neboť zdejší malá výtopna někdejší České severní dráhy (BNB) stačila maximálně pro činnosti spojené s lokomotivami z této trati příjezdějícími a na tuto trať směr Vysočany odjíždějícími, a pak ještě pro stroje na Wilsonově nádraží posunujícími. Proto musely parní lokomotivy z ostatních směrů, především ty, příjezdějící a odjíždějící s vlaky Vinohradským tunelem, pokračovat strojově zpět do výtopen na Smíchově, částečně na Masarykově nádraží, ale především ve Vršovicích-Nuslích. To tedy ovšem znamenalo, že na každý osobní vlak i rychlík připadala jedna jalová strojová jízda samotné parní lokomotivy do výtopy a pak zase zpět k dalšímu vlaku. Tím byla zbytečně vyčerpávána kapacita zdejších jednokolejných tratí, která pochopitelně chyběla dalšímu rozšiřování provozu, jak by odpovídalo významu hlavního nádraží hlavního města moderního evropského státu. A vzhledem k tomu, že řešit tuto situaci výstavbou dalších traťových kolejí centrem Prahy bylo otázkou velmi dlouhé doby (jak víme, tak tento problém byl definitivně vyřešen až dostavbou II. Vinohradského tunelu během druhé světové války a tunelu III. až koncem 80. let na jižní straně a především výbudování tzv. Nového spojení na straně severní až v tomto tisíciletí), bylo tehdy nalezeno řešení mnohem jednodušší a především mnohem rychleji, levněji a snáze proveditelné.

A tím právě byly přepřahy vlaků na a z elektrických lokomotiv na přece jen lépe dimenzova-

ných a z hlediska parního provozu vhodněji vybavených předměstských nádražích. Parní lokomotivy tak měly možnost odjet do blízké výtopy, resp. vracet se na další vlaky z Prahy vycházející, a jednokolejné tratě z Wilsonova nádraží přestaly být přetěžovány strojovými jízdami parních lokomotiv a takto uvolněná kapacita mohla být prakticky ze dne na den využívána pro zavádění dalších vlaků osobní dopravy. S malou mírou nadsázky tak můžeme říci, že zahájení elektrického provozu v centru Prahy v roce 1928 se prakticky rovnalo zdvojnásobení všech čtyř navazujících tratí, včetně Vinohradského tunelu.



Trakční vedení ČMK/ČKD v nádraží Vysočany na počernicko-satalickém zhlaví. Jak je zřejmé, je snímek v pozadí doretušován, a to včetně siluety parní lokomotivy, snad řady 434.0. Za povšimnutí na obou snímcích z Vysočan stojí i to, že elektrizováno bylo pouze kolejíště někdejší TKPE navazující na trať od Wilsonova nádraží. FOTO: STÁTNÍ OBLASTNÍ ARCHIV PRAHA



Trakční vedení ČMK/ČKD ve výhybně Vítkov, včetně vjezdových světelných návěstidel, prvních na síti ČSD

FOTO: STÁTNÍ OBLASTNÍ ARCHIV PRAHA

ných a z hlediska parního provozu vhodněji vybavených předměstských nádražích. Parní lokomotivy tak měly možnost odjet do blízké výtopy, resp. vracet se na další vlaky z Prahy vycházející, a jednokolejné tratě z Wilsonova nádraží přestaly být přetěžovány strojovými jízdami parních lokomotiv a takto uvolněná kapacita mohla být prakticky ze dne na den využívána pro zavádění dalších vlaků osobní dopravy. S malou mírou nadsázky tak můžeme říci, že zahájení elektrického provozu v centru Prahy v roce 1928 se prakticky rovnalo zdvojnásobení všech čtyř navazujících tratí, včetně Vinohradského tunelu.

Z tohoto popisu též vyplývá, na jakých tratích se posléze elektrický provoz ujal a na kterých naopak ne. V první řadě to byly obě tratě Vinohradským tunelem, kde byl přínos zavedení elektrického provozu v této podobě naprosto nesporný. Méně jednoznačná situace nastala ve směru od Vysočan, neboť parní lokomotivy od vlaků z tohoto směru musely pokračovat na Denisovo nádraží, přičemž kronika stanice Praha-Vysočany doslova uvádí, že: „Ve druhém pololetí roku 1928 pokračováno bylo v elektrizaci provozu mezi Prahou Wils. n. – Libní horní – Vysočany. Parní stroje od vlaků jezdících z Prahy Wils. n. a do Prahy Wils. n. jezdily ku zbrojení a otáčení do Prahy Denis. n., čímž na této trati vznikly 32 nové

strojové jízdy. Ve Vysočanech měnily se stroje elektrické se stroji parními u 29 vlaků čímž výkon posunujících čet stoupl a bylo povoleno rozmnožení posunovačů o 4 muže k doprovodu strojů“. Podle dostupných pramenů se zdá, že elektrická doprava osobních vlaků v úseku Vysočany – Praha-Wilsonovo nádraží byla ukončena již v polovině třicátých let a od té doby, vlastně až do elektrizace trati Praha-Vysočany – Lysá nad Labem v první polovině sedmdesátých let, se omezovala jen na několik málo nákladních vlaků denně, a to z Vršovic a Libně horního nádraží. A ve směru od východu republiky a stanice Libeň horní nádraží pak elektrický provoz nejenže žádný přínos neznamenal, ale naopak by znamenal komplikaci stejného druhu, jakou ve Vinohradském tunelu odstranil – totiž odpojené parní lokomotivy by pak za vlakem s elektrickou lokomotivou musely strojově pokračovat do výtopy na Masarykově nádraží, a stejně by pak musely do Libně horního nádraží příjezdit. To by ale znamenalo snížení výkonnosti tohoto úseku, a proto zde zřejmě nikdy nebyl elektrický provoz ve větším rozsahu zaveden. Zajímavou otázkou pak je, proč byl vůbec úsek Praha-Wilsonovo – Hrabovka – Libeň horní nádraží elektrizován, když toto muselo být již od počátku zřejmé. Možné odpovědi jsou dvě: jednak bylo jistě cílem elektrizovat všechny z Wilsonova nádraží vycházející tratě. A za druhé, a to je dnes též prakticky neznámé, byly zakázky na jednotlivé úseky zadány zhotovujícím firmám podle jejich geografické polohy. Samotné Wilsonovo nádraží s vysokými lanovými převěsy bylo sice zadáno německé firmě AEG Union Praha, ale všechny čtyři navazující tratě provedly české firmy. Trať do Vysočan zde sídlící Českomoravská-Kolben, trať přes Karlín zdejší Křižík a obě jižní tratě do Nuslí-Vršovic a na Smíchov pak plzeňská Škoda. Z tohoto výčtu je zřejmé, že zcela v souladu s tehdy platnými oficiálními i neoficiálními kartelovými dohodami byly zakázky zadány všem třem tehdy významným českým elektrotechnickým firmám a bez provedení tratě Praha-Wilsonovo – Hrabovka – Libeň horní nádraží nebylo možno všem těmto firmám patřičné práce spravedlivě (ať už si pod tímto pojmem představíme cokoli...) rozdělit. Každopádně je ale z výše uvedeného vidět, že meziválečný pražský elektrický provoz až takovým torzem, jak je často uváděno, určitě nebyl a že kromě zlepšení čistoty pražského ovzduší měl i velký provozní význam, dnes bohužel již jen málo chápáný a docenovaný.

MARTIN BOHÁČ