

Cargovák



Úvodní sloupek

Nad některými změnami zbožových toků zůstává rozum stát

Nad popisem fotografie na titulní straně srpnového Cargováku jsem dlouho přemýšlel. Nakonec jsem zvolil jen prozaický výčet lokomotiv na fotografii a lokaci. Většina čtenářů si asi řekne, co tady medituji nad popisem běžného snímku, ale on tak obyčejný není. Je na něm zachycena obsluha teplárny v Plané nad Lužnicí. Ta bývala dlouhá léta tradičním zákazníkem ČD Cargo, pro kterého jsme zajišťovali nejen přepravu uhlí, ale i obsluhu vlečky a také vykládku paliva na hlubinném zásobníku. Obsluhu vlečky jsme zajistili i v den pořízení fotografie, 23. června 2024. Ložené uhlí ve „wapkách“ však neputuje do teplárny, ale je z teplárny odváženo. V rámci Green Dealu teplárna přešla na spalování štěpků a zemního plynu. Dokonce má na

svých webových stránkách hrdě uvedeno, že od září 2022 nespálila ani tunu uhlí. Aby uhlí uskladněné v teplárně nepřišlo vniveč, zajistilo ČD Cargo jeho odvoz do jiného energetického zdroje, který ještě hnědé uhlí spaluje. Celkem jsme zatím odvezli dva ucelené vlaky. V souvislosti s dekarbonizací energetiky a dalších odvětví dojde v blízké budoucnosti zcela jistě k dalším změnám zbožových toků. Na ty má ostatně vliv celá řada faktorů. V nedávné době s nimi „zamával“ například ukrajinskoruský konflikt nebo útoky pirátů na lodě plouvající Suezským průplavem. Svoji roli sehraává i globální hospodářská situace ve světě projevující se například útlumem některých průmyslových odvětví. Ostatně krach železáren Liberty v Ostravě je toho smutným důkazem s velkým dopadem nejen na naši společnost. Každá změna však představuje zároveň větší či menší výzvu nebo chcete-li příležitost a může nás mnohému naučit. Tedy pokud je to změna smysluplná...
MICHAL ROH

Obsah

Ukončení výluky na Branickém mostě

03 Dne 1. července 2024 byla ukončena několikaměsíční výluka důležité nákladní spojnice vedoucí přes Branický most v Praze. Nyní se po něm jezdí jednokolejně, provoz po druhé traťové koleji by měl být zahájen na podzim letošního roku.



Prezentační vůz ČD Cargo

06 Na začátku letošního srpna zavítal prezentační vůz ČD Cargo do Kořenova a Martinic v Krkonoších na tradiční železniční akci spojené s jízdami zvláštních vlaků v parní a motorové trakci. Zájem široké veřejnosti o prezentační vůz ČD Cargo nás mile překvapil.



Jak hodnotíte vznik OPŘ?

K 1. dubnu 2024 došlo k pravděpodobně nejrozsáhlejší organizační změně na úseku provozu, kdy sloučením provozních jednotek vznikla nová OPŘ – Oblastní provozní ředitelství. Rozsah a dopad změny byl podrobněji popsán v únorovém Cargováku. Nyní jsme se rozhodli položit třem manažerům na různých stupních řízení provozu tři stejné otázky týkající se realizace a praktických dopadů této změny.

1. Jak byste zhodnotil proces zrušení Provozních jednotek a vznik nových Oblastních provozních ředitelství?
2. Splnila tato organizační změna vaše očekávání? Podařilo se vše zvládnout nebo ještě zbývají věci k dořešení?
3. Jaké jsou podle vás největší přínosy vzniku OPŘ?

Martin Svojanovský, člen představenstva odpovědný za úsek provozu



1. Ke zrušení PJ a vzniku OPŘ došlo k 1. dubnu 2024. Ač se jednalo o velmi významnou změnu v řízení provozního úseku, proces vzniku OPŘ hodnotím i s odstupem času pozitivně. Především pak z hlediska zachování plynulosti provozu. Nezaznamenali jsme žádné větší problémy, které by se vznikem OPŘ souvisely. Rád bych využil situace a touto cestou poděkoval všem ředitelům OPŘ i všem zaměstnancům úseku provozu za jejich podíl na přípravě a realizaci této organizační změny, kterou, jak jsem již řekl, považuji za úspěšnou.

2. V tuto chvíli je ještě příliš brzy na konečné hodnocení splněných očekávání. Jsou totiž před námi ještě další postupné a zároveň důležité kroky v říjnu tohoto roku. Nicméně již nyní je možné konstatovat, že se objevují dílčí pozitivní signály, že organizační změna přinesla pozitivní dopad v lepší spolupráci jednotlivých provozních pracovišť, se kterou jsme počítali a kterou jsme očekávali. Co se týká blízké budoucnosti, nejtěžší úkoly nás ještě čekají. Konkrétně jde o přípravu a realizaci změn v ekonomické a personální evidenci. Dále pak ve spolupráci s ekonomickým úsekem a odborem personálním připravujeme kompletní změnu nastavení evidence zaměstnanců na nová profitcentra a nákladová střediska. Uvedené změny budou aktivovány k 1. říjnu 2024. V té souvislosti zároveň nemohu opomenout také přípravu a zpracování změn v provozních informačních systémech.

3. Jak jsem naznačil již v předchozí odpovědi, největší přínos vidím v lepší spolupráci jednotlivých článků řízení na místní úrovni. Každý týden v pondělí probíhá hodnocení za účasti ředitelů OPŘ i vedoucích PP, přičemž je diskutován aktuální provozní stav. Případné problémy a podněty jsou předávány na příslušné odpovědné zaměstnance generálního ředitelství. Přínos těchto pravidelných porad již vidím v dobré spolupráci mezi provozními pracovišti i bez „omezování se“ na oblast konkrétního OPŘ. Další přínos vidím v přenášení informací z generálního ředitelství přímo na provozní pracoviště, což pak přispívá k lepšímu pochopení smyslu a cílů přijímaných opatření a rozhodnutí. Jsem toho názoru, že bude ještě nějaký čas trvat, než si všichni zaměstnanci vzniklých OPŘ uvědomí příležitosti, které z nového organizačního uspořádání plynou. Aktuálně se mění celá společnost, ekonomika a zvláště pak dopravní trh a my na tyto změny musíme samozřejmě reagovat i změnou organizace práce a snahou o co nejvyšší využití všech provozních zdrojů, které máme k dispozici. Za nejcennější zdroj, který máme, považuji naše zaměstnance. Z tohoto důvodu za nejvýznamnější přínos vidím reálnou příležitost pro lepší spolupráci jednotlivých provozních pracovišť, a to především v oblasti flexibility a využívání zaměstnanců tam, kde je jich aktuálně nejvíce potřeba. Vedoucí PP již dále nebudou mít v kompetenci starost o lokomotivní čety a tím pádem budou mít víc času na organizaci vlastní provozní činnosti ve svém obvodu.

Petr Vejs, ředitel OPŘ Západ



1. Výsledek procesu zrušení PJ a vznik nových organizačních celků v rámci ČD Cargo, Oblastních provozních ředitelství, hodnotím v návaznosti na zabezpečení všech provozních a přepravních činností za funkční. Jako pozitivní vnímám, že období do konce roku 2024 nám slouží jako jakési přechodné období pro doladění všeho potřebného. Hlavním úkolem však je zajištění plynulosti provozu. To se nám daří a já bych za to rád všem svým kolegům a spolupracovníkům poděkoval.

2. Rád bych začal tím, že jsem byl osm měsíců v letech 2016–2017 pověřen řízením bývalé provozní jednotky Ústí nad Labem, a to v rámci výměnné stáže ředitelů PJ v rámci ČD Cargo. Již tehdy jsem se tak mohl seznámit s řízením nového, naprosto odlišného obvodu. Dalším velkým přínosem stáže pro mě je nyní to, že jsem s některými kolegy z bývalé PJ Ústí na Labem již měl možnost spolupracovat. Hodnocení organizační změny bych si ale ponechal na konec roku, kdy budeme mít více srovnávacích a hodnotících kritérií. Každopádně už nyní vnímám dobrou týmovou spolupráci a komunikaci v rámci našeho většího územního celku. Přechodné období do konce roku vnímám jako dostatečný časový prostor na dořešení všech zbývajících problémů a věřím, že ke konci roku bude vše nastaveno ke spokojenosti nás všech.

3. Pro mě osobně představuje největší přínos zlepšení vzájemné a nastavení jasné a srozumitelné komunikace na provozním úseku probíhající po linii GŘ – OPŘ – PP a opačně. Jako příklad můžu uvést pravidelné pondělní hodnocení provozní práce v obvodu OPŘ za účasti zaměstnanců GŘ, OPŘ a PP, kde všichni zúčastnění mohou případné podněty, návrhy nebo doporučení hned řešit. Je dobře, že vedoucí našich provozních pracovišť jsou přímo vtaženi do fungování OPŘ jako celku a plně odpovídají za jimi řízené úseky. Vyzdvihnout musím i týmovou spolupráci. Ta u nás na „západě“ funguje výborně. Lépe funguje i komunikace s kolegy řediteli OPŘ. Vítám, že se opět obnovila činnost regionálního obchodu, protože komunikace se zákazníky je pro nás klíčová v každé době.

Jaroslav Sitter, vedoucí provozního pracoviště Pardubice

1. K procesu zrušení provozních jednotek a vzniku nových oblastních provozních ředitelství bylo vydáno společné Opatření ředitele PJ Praha a PJ Česká Třebová. Za sebe mohu říct, že proces proběhl bez větších problémů a neměl vliv na naši provozní práci. Vždy se snažíme zrealizovat vše k maximální spokojenosti našich zákazníků a věřím, že se nám to bude dařit i nadále.

2. Jelikož jde o celkem čerstvou organizační změnu, která ještě není úplně dokončena, je na hodnocení poměrně brzy. Vznikem větších celků celků, OPŘ, došlo ke snížení počtu ředitelů, a tím pádem se vedoucím provozních pracovišť dostala větší míra samostatnosti a odpovědnosti. Z úrovně PP vše zvládáme a případné věci řešíme operativně.

3. Jako přínos vidím přímou komunikaci z úrovně PP s provozním úsekem GŘ. Dále jako přínos vnímám to, že jsem se seznámil s kolegy z bývalého OPŘ Praha a začal s nimi více spolupracovat. Využil jsem toho hned v jarních měsících letošního roku, kdy došlo k velkému poklesu přeprav uhlí do elektrárny Chvaletice a nebylo tak plně využito pro naše zaměstnance, především na pozicích vedoucích posunu. VPP Nymburk (hlavně na pracovišti Kolín) zase naopak chybí zaměstnanci na pozicích vedoucích posunu a posunovačů, a tak jsme se dohodli s kolegou vedoucím PP Nymburk a s našimi zaměstnanci o jejich dočasné výpomoci v železničním uzlu Kolín a na zkušebním okruhu ve Velimi.



PŘIPRAVIL: MICHAL ROH
FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Přepravy železného šrotu, aneb obnovené spojení Liberecka a Děčínska přes Českou Lípu.

Jednou z nejdůležitějších komodit, kterou ČD Cargo přepravuje nejen po České republice, ale i do zahraničí, je kovový odpad nebo možná spíše železný šrot. Ten se na Liberecku nakládá na vlečce v Jablonci nad Nisou a potom také na vlečce v Liberci-Ostašově. Zatím co z Jablonce nad Nisou jde o jednotky vozů, „šroták“ z Ostašova odešle za měsíc až několik desítek jednotlivých vozových zásilek. Ty míří do českého vnitrozemí, zpravidla do Kladna-Dubí nebo Děčína. Větší podíl však zaujímají zahraniční relace jako například Peine nebo Riesa.

Do změny vlakovtorby byly tyto zásilky odesílány relačními vlaky přes Nymburk a případně Prahu do Děčína, což bylo na jedné straně mnohdy zdlouhavé a na straně druhé pro zá-

kazníka cenově nevýhodné. Oba tyto faktory vyústily v mnohé debaty, kdy reálně hrozilo dokonce ukončení těchto přeprav po železnici a jejich přesun na silnici. Aby ČD Cargo zůstalo konkurenceschopné a nesáhlo si pouze na přebytky, které by nákladní automobily nebyly schopné kapacitně odvézt, bylo nutné přejít na jiný a efektivnější model přepravy. Pro takové účely se nabízelo využít současné manipulační vlaky jedoucí na trati mezi Libercem a Děčínem. Po změně vlakovtorby a nové cenové kalkulaci se alternativa využití Mn vlaků 84080/84082 Liberec – Ostašov – Jablonné v Podještědí a Mn 86120 Jablonné v Podještědí – Děčín stala schůdnou, přičemž nedošlo k žádnému navýšení kapacit. V Liberci byla využita záloha, která z Ostašova nejede ihned zpět do Liberce, ale provede přesun soupravy přes kopec do Jablonného v Podještědí, odkud se vrací jako



Liberecký „elektronik“ 743.008 byl v čele Mn 84082 zvěčněn pod zámek Lemberk.

Mn 84083 zpět do Liberce, kde pokračuje v další plánované činnosti. Zátěž z Jablonného v Podještědí odjíždí až následující den jako pravidelný Mn 86120, který dále pravidelně obsluhuje stanice Brniště a Mimoň. Tato změna vlakovtorby ve své podstatě nejenže eliminovala delší trasu přes Nymburk, ale svým způsobem i odlehčila vlaku Pn 62403, u kterého bylo mnohdy potřeba řešit i pravidelný postrk z Liberce na Jeřmanice a návrat zálohy strojně zpět. S ohledem na to, že obsluha Ostašova je prováděna 2x v týdnu, vždy v úterý a ve čtvrtek, není třeba navýšení současných kapacit pro jízdu do Jablonného v Podještědí. Stejně omezení má Mn 84068 a 84069, který provádí obsluhu Jablonce nad Nisou, čímž lze zátěž z obou destinací pohodlně spojit a tentýž den odvézt výše popsanou trasou. Případnou volnou kapacitu manipulačního vlaku lze ještě navíc využít pro přepravy jiných vozových zásilek směr Děčín nebo Ústí nad Labem. V současné době je volná kapacita Mn vlaku využita například na přepravu správkových kotlových vozů

z vlečky OLEO Chemical v Liberci-Rochlicích do opravny Ryko v Děčíně. Kromě objednaných posunů na vlečce OLEO, sestavování ucelených souprav do zahraničí, je tato přeprava „správek“ další součástí komplexní nabídky tomuto zákazníkovi.

Pro zajímavost je možné uvést, že poslední přímé spojení Liberce a Děčínska skončilo v letech 2001–2002, kdy v této trase byl veden odpolední průběžný nákladní vlak, který během let vystřídal několik čísel, například Pn 66600. V čele vlaku tehdy jezdil českolipský „brejlovec“ řady 750, který do Liberce najel z České Lípy strojně.

A co dodat závěrem? Poděkovat všem, kteří se na této změně podíleli na odboru obchodu, odboru controllingu a reportingu a samozřejmě i odboru provozních technologií. Dobrá věc se podařila a opatření napomůže nejen udržení stávajících přeprav, ale umožní i jejich nárůst.

MICHAL ROH
FOTO: NT



Dvojče lokomotiv 742, které bylo dopoledne 25. července 2024 nasazeno na ucelenou soupravu železa do polského Zawidowa, bylo téhož dne odpoledne ještě nasazeno na manipulační vlaky do Ostašova a Jablonného v Podještědí. Kromě železného šrotu vlak v rámci využití volné kapacity vezl ještě dva vozy z vlečky Oleo Chemical do Ryka Děčín.

Konec omezení na Branickém mostě

Dne 1. července 2024 skončilo jedno z nejvýznamnějších výlukových omezení pro železniční nákladní dopravu za poslední dobu. Nepřetržitě zastavení provozu na Branickém mostě (tzv. Mostu inteligence) trvalo po několikerém posunutí zahájení stavby od 10. ledna 2024 přesně 174 dní a znamenalo pro nákladní dopravce značné omezení a náročnou odklonovou vozbu jižní variantou přes Nemanice u Českých Budějovic či případně severní variantou přes Ústí nad Labem a Cheb.

Zpočátku se nepočítalo s možností odklonových tras přes Výtoňský most. Po dlouhých jednáních se Správou železnic, souvisejících s prověřováním technického stavu mostu a jeho kapacitou, byla nakonec vozba odklonových vlaků touto velmi exponovanou trasou za přesně stanovených podmínek (rychlost 20 km/h, traťová třída zatížení omezena

na C2, zákaz jízdy stanovených hnacích vozidel ve dvojici a v konvoji a v uvedeném úseku se současně mohl nacházet jen jeden vlak) umožněna, a to převážně v nočních hodinách. Pro ČD Cargo bylo přiděleno 5 párů pravidelných tras, do kterých byly dle týdenních plánů a interní koordinace v rámci ČD Cargo dosazovány konkrétní vlaky a obchodní případy. Zároveň Správa železnic byla schopna, dle dostupné kapacity dráhy, ve výjimečných případech přidělovat zbytkovou kapacitu ad-hoc. Možnost využití této trasy částečně komplikovaly noční zastavené provozy při výluce úseku Beroun – Karlštejn. I přes výše uvedené limity a komplikace se přes Výtoňský most podařilo provézt po dobu výluky celkem 1 125 vlaků ČD Cargo. Nejzásadnější část výluky se zastaveným provozem se podařilo Správě železnic ukončit v plánovaném termínu k 1. červenci 2024. Do 24. října 2024 ještě bude pokračovat jednokolejný provoz. Do budoucna bude zdvojkolejněná trať přes Branický most nejen velmi dů-



13. srpna 2024 projíždí po Branickém mostě vlak NEx 61201 Nýřany – Praha-Uhřetěves, který byl v důsledku výluky na svém příjezdu do Prahy téměř 3 hodiny zpožděn. FOTO: MICHAL ROH ML.

ležitou nákladní tepnou, ale i alternativní trasou pro vlaky osobní dopravy při plánované rekonstrukci Výtoňského mostu. Provoz na trati údolím Berounky však bohužel komplikují další výluky s velice negativním do-

padem na kapacitu dráhy, což může mj. výrazně snížit kvalitu přeprav.

RADEK NEDOMLEL
JIŘÍ BUZOVSKÝ

Ukončení těžby v lomu ČSA

Sílící tlak na dekarbonizaci a vysoké ceny emisních povolenek jsou v České republice příčinou překotného odklonu od spalování pevných paliv. A to i za cenu toho, že v zemi zůstane bez efektivního využití ležet značné množství uhlí. Tak je tomu i v případě lomu ČSA nedaleko Mostu, kde se těžilo jedno z nejkvalitnějších hnědých uhlí v Evropě s výhřevností až 18 MJ/kg. Jeho zdejší zásoby jsou mimochodem odhadovány na 750 mil. tun. Uhlí se v této lokalitě těžilo od roku 1901 lomem Hedvika, který se později stal hlavní surovinovou základnou elektrárny Ervěnice zásobující od roku 1926 elektřinou hlavní město Prahu.

Uhlí v lomu ČSA těžila akciová společnost Severní energetická. Minulý čas je zde na místě, neboť těžba v této lokalitě byla na konci května nejprve přerušena a nyní je již zcela zastavena. Minulostí se tak stal i zdejší systém elektrifikovaných důlních drah o normálním rozchodu provozovaný společností Sev.En Inntech, ze kterého nyní zbylo jen torzo pro přepravu popílku na uložení. V provozu zde byly elektrické odklizové lokomotivy typu 27E. Lokomotiva s číslem 706 odvezla ve čtvrtek 25. července poslední loženou soupravu od násypky lomu ČSA do úpravny uhlí v Komořanech. O den později vytáhl stroj s číslem 681 poslední loženou soupravu z úpravny uhlí v Komořanech na předávací kolejiště Washington. Jednalo se o uhlí do teplárny v Kladně. V souvislosti s ukončením těžby v lomu ČSA dojde k propuštění téměř 500 zaměstnanců. Kolejiště Washington po dlouhých desetiletích



Poslední vlak ložený uhlím z lomu ČSA v čele s elektrickou odklizovou lokomotivou typu 27E. V pozadí v zalesněných svazích Krušných hor můžeme spatřit siluetu zámku Jezeří. FOTO: RADIM ŠNÁBL

přestalo sloužit k předávce vlaků mezi důlní a „velkou“ dráhou. Nyní je veškerá nakládku uhlí ze zbývajících těžebních lokalit soustře-

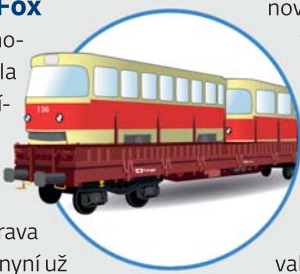
děna na nákladíště Hrabák, které je neelektrifikovanou důlní dráhou a vlečkou napojeno do stanice Počerady. Z té tak nyní odjíždějí i vlaky

ČD Cargo například s uhlím do elektrárny Chvalčovice. MICHAL ROH

Zajímavosti z provozu

Přeprava jednotek RegioFox

Dne 31. července 2024 se lokomotiva 363.502 v Bohumíně ujala vozby vlaku Pn 52372 s velice zajímavou zátěží. Tu tvořily tři nové jednotky RegioFox Českých drah (847.068 + 003 + 002) do Havlíčkovy Brodu. První podobná přeprava se odehrála již v polovině května, nyní už



nově vyrobené jednotky absolvují TBZ v úseku Bohumín – Hranice na Moravě a do cílových dep jezdí vlastní silou. Původně mělo být v čele vlaku retro „eso“ 363.006, bohužel však nebylo možné použít připravenou redukci mezi spráhly. V Hradci Králové vlak vyfotografoval Petr Kadeřávek.

Měřicí vlak na Moldavě

Vozba měřicích vlaků pro Správu železnic, resp. pro Centrum techniky a diagnostiky, patří k významným zakázkám ČD Cargo. Ročně zajistíme desítky jízd s měřicími vozy pro kontrolu

měření a právě „sedmsetpadesátky“ disponují elektrickým vlakovým topením. V týdnu od 23. července 2024 jsme realizovali jízdu s měřicím vozem pro diagnostiku tělesa železničního spodku s využitím georadarové metody



FOTO: MICHAL ROH

železničního svršku a pro kontrolu železničního spodku. Lokomotivy ČD Cargo při těchto jízdách, na které bývají nasazovány pro fotografie atraktivní „brejlovci“, se tak mnohdy objeví i na tratích, na kterých není pravidelná nákladní doprava provozována. Stroje řady 750 jsou na měřicí vlaky nasazovány z důvodu potřeby zajištění dobíjení baterie měřicího vozu během

například na tratích ke státní hranici v Jiříkově a Varnsdorfu nebo na lokálkách ve Šluknovském výběžku. Ve čtvrtek 25. července se měřicí vlak vydal z Mostu na malebnou a technicky velice zajímavou lokálku do Moldavy v Krušných horách. Z důvodu přechodnosti byla na vlak nasazena lokomotiva 742.169. MICHAL ROH



Bezpečnost v železničním provozu

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

• Dne 2. dubna 2024 došlo v železniční stanici Ústí nad Labem, obvod vnější nádraží (trať Ústí nad Labem hl. n. osobní nádraží – Chomutov) k incidentu. Při posunu sunutím z 19. staniční koleje na 25. staniční kolej došlo před hrotem výhybky č. 52 k vykolejení druhého podvozku 1. sunutého vozu. Při mimořádné události došlo k větší škodě odhadnuté na 900 000 Kč.



• Dne 15. května 2024 došlo v železniční stanici Ostrava hl. n. obvod levé nádraží (trať Zbrzydovice) – Petrovice u Karviné st. hr. – Přerov) k incidentu. Při spouštění skupiny vozů došlo k najetí na předposlední odvěs. Tato skupina pokračovala na odstavenou skupinu vozů na koleji č. 425 zajištěnou zajišťovacími zářkami. Celá skupina následně nedovoleně projela kolem seřadovacího návěstidla Se 422 s návěstí „Posun zakázán“ a vykolejila přes zajišťovací zářku, zaklesnutou v srdcovce výhybky č. 422. Při mimořádné události došlo ke škodě většího rozsahu, odhadnuté na 230 000 Kč.



• Dne 5. června 2024 došlo v železniční stanici Pardubice hl. n. (trať Česká Třebová – Praha-Libeň) k vážné nehodě. Vlak Ex 1021 (dopravce RegioJet) nedovoleně projel návěstidlo S1a s návěstí „Stůj“, násilně přestavil výhybku č. 11 a čelně se srazil s vlakem Nex 41340 (ČD Cargo). Při mimořádné události došlo ke zranění strojvedoucího Ex 1021 a k úmrtí 4 a zranění 23 cestujících. Škoda velkého rozsahu odhadem přesáhla částku 110 mil. Kč.



MILAN MAŠEK
FOTO: VÝŠETŘOVACÍ SPISY

Novinky v oblasti předpisů, interních norem a opatření

V oblasti předpisů došlo ke dni 1. července 2024 k novelizaci:

• Předpisu SŽ Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení

Nejzásadnější změny:

- V předpise jsou nově zveřejněny jen základní ilustrační obrázky. Obrázky znázorňující jednotlivé typy zabezpečovacích (spádovištních) zařízení, včetně jednotlivých prvků zabezpečovacího zařízení jsou nově součástí Služební rukověti SR SR101/1(Z) Obrazová příloha k předpisům pro obsluhu zabezpečovacích a spádovištních zařízení;
- Do předpisu byly zapracovány nové prvky zabezpečovacích zařízení, které byly popsány v Typových rozšířeních k předpisu nebo v Doplnujících ustanoveních k předpisu pro obsluhu zabezpečovacího zařízení, jež je přílohou základní dopravní dokumentace.

• Předpis SŽ TR (Z3) 01/2024 Typové rozlišení k předpisu SŽ Z3 Radioblok tvoří náhradu předpisu SŽDC TR2 (Z1) Typové rozlišení k předpisu SŽDC (ČD) Z1 – Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení RADIOBLOK. Nejzásadnější změny:

- Typové rozšíření bylo zestručněno a byl vypuštěn popis prvků zabezpečovacího zařízení, které nejsou na tratích s radioblokem zřízeny – elektrické přestavníky, pomocná stavědla pro obsluhu místně stavěných výhybek (výkolejek). Je uveden stručný popis radioblokového terminálu vozidla (RBV) a radioblokové centrály (RBS).

Pro připomenutí uvádím, že dnem 1. června 2024 nabyl účinnosti:

• Předpis SŽ Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení – novelizace

Nejzásadnější změna je:

- Jedná se především o formálnější úpravy, k zásadním změnám s vlivem na obsluhu nedošlo;
- Doplněno Výstražné zařízení pro přechod kolejí (VZPK) – ovládací a indikační prvky jsou jako u PZS nových typů, popř. jako při obsluze z objektu pomocného stavědla;
- Doplněn způsob obsluhy (včetně ovládacích a indikačních prvků) PZS (VZPK) z objektu pomocného stavědla;
- Doplněn způsob obsluhy PZS (VZPK) ze skříňky místní obsluhy.

Novinky k provozu ETCS:

- Drážní úřad vydal opatření ukládající dopravcům od 01. 08. 2024 zajistit na vyjmenovaných úsecích vedení vlaků pod plným dohledem evropského vlakového zabezpečovacího systému ERTMS / ETCS. Na základě tohoto dokumentu bylo vydáno Opatření č. 11/2024 Provozního ředitele „Provoz ETCS v podmínkách ČD Cargo, a.s. od 01. 08. 2024“, stanovující podmínky pro maximální zajištění jízdy s aktivní mobilní částí ETCS z důvodu vyšší úrovně zabezpečení jízdy vlaků a eliminaci vzniku mimořádných událostí před datem spuštění výhradního provozu od 1.1.2025.

MIROSLAVA RAŠKOVÁ

Bezpečnostní téma: Výuka jízdy pod dohledem ETCS na Simulátoru ČDC

K zavádění jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS už bylo publikováno mnoho informací. Pro přehled od 1. srpna 2024 již naše společnost na vyjmenovaných tratích Správy železnic v maximálním rozsahu zajišťuje jízdy s aktivní mobilní částí ETCS na hnacím vozidle, od 1. ledna 2025 bude na vybraných úsecích tratí zaveden výhradní provoz ETCS, kdy bude potřeba zajistit provoz s více než 950 strojvedoucími. Do konce roku 2026 bude výhradní provoz rozšířen na většinu hlavních tratí s tím, že do roku 2030 budou nějakou úrovní ETCS vybaveny všechny tratě na síti Správy železnic.

Z pohledu strojvedoucího je jízda pod vedením ETCS zcela něco nového. Znamená to mnoho nových pojmů, změna logiky a postupů při vedení vlaku. ETCS se zavádí za plného provozu a plně si uvědomujeme, jak náročné je to pro samotné strojvedoucí.

Snažíme se tyto nové podmínky nepodcenit a již od roku 2021 byla zavedena v prostředí ČD Cargo zkouška pro strojvedoucí D-ETCS. Výcvik obsahuje teoretickou část formou kurzu a jízdní výcvik pod vedením ETCS na hnacím vozidle.

Jak jistě naši čtenáři vědí a někteří z řad našich strojvedoucí již mají vlastní zkušenost, ČD Cargo disponuje od počátku tohoto roku moderním simulátorem pro strojvedoucí. Simulátor nabízí jedinečnou možnost nasimulovat mimořádné situace a provozní stavy, a proto bylo rozhodnuto o jeho využití i pro školení ETCS. Po usilovné práci týmu lektorů Simulátoru byly vytvořeny scénáře pro praktický výcvik strojvedoucí, které byly po nezbytném schválení ze strany Správy železnic zařazeny jako součást jízdního výcviku pod vedením ETCS.

V prostorech DVI v České Třebové, kde je kabinový simulátor umístěn, bylo aktuálně organizováno 8 běhů kurzů ke zkoušce D-ETCS. Teoretickou část zajistili vybraní Strojvedoucí instruktoři a školení strojvedoucí dostali mož-

nost usednout do Simulátoru, kde se na připravených scénářích seznamovali s projevem ETCS při různých provozních situacích, se kterými se mohou v reálném provozu v budoucnu setkat. Velkou výhodou je, že si na Simulátoru strojvedoucí vyzkouší více provozních situací než při praktické jízdě a plně se mu věnuje zkušený lektor z řad zaměstnanců generálního ředitelství ČD Cargo.

Ze zpětné vazby účastníků školení vyplývá, že zapojení Simulátoru ke školení výrazně usnadňuje pochopení problematiky ETCS. Po absolvování jízdy na Simulátoru nám dáváte najevo „docvaknut“ tj. spojení souvislostí předpisových ustanovení s chováním mobilní části na hnacím vozidle a tím snížení obav z jízdy pod vedením ETCS, což je naším cílem při vzdělávání. Na podzim letošního roku se budou kurzy ke zkoušce D-ETCS opět organizovat. Na setkání s vybranými z Vás se těšíme.

MARTIN PITOŇÁK
FOTO: ADAM RAK



Prezentační vůz ČD Cargo v Jizerských horách a Krkonoších

Prezentační vůz ČD Cargo je využíván především v rámci tuzemských veletržních a propagačních akcí, pro prezentace obchodních nabídek, personální náborů a další akce pro širokou odbornou i laickou veřejnost. Je důležitým článkem aktivní obchodní politiky a budování povědomí o obchodní značce ČD Cargo. Jedná se o vůz Hadgs 11. konstrukční skupiny, který prošel náročnou přestavbou zahrnující nezbytnou revizní opravu, úpravy vnějších i vnitřních částí vozu, vybavením interiéru a v neposlední řadě vrchním reklamním nátěrem včetně instalace nosičů vnějších reklamních bannerů.

Na začátku srpna 2024 zavítal prezentační vůz ČD Cargo do severovýchodních Čech, do Jizer-

ských hor a Krkonoš. Nejprve se objevil v sobotu 3. srpna 2024 v dopravně Kořenov na známé ozubnicové trati z Tanvaldu. V tento den se zde konala tradiční akce „Modelový den na zubačce“, která do Kořenova přilákala stovky zájemců o velkou i malou železnici. Provoz zvláštních vlaků mezi Tanvaldem, Kořenovem a Harrachovem byl v tento den v režii „elektronika“ 743.010 ČD Cargo, který spolu s dalšími libereckými stroji této řady zaskakuje v letošní sezóně na zubačce za „rakušanky“, neboli lokomotivy T 426.0, jejichž jízdu do doby rekonstrukce tratě zakázala Správa železnic. Kromě výstavy modelových kolejíšť bylo možné navštívit muzeum ozubnicové dráhy ve staniční budově nebo se svézt vláčkem dlejší dráhy, či historickým autobusem na Jizerku a do Pířchovic.

O týden později mohli prezentační vůz navštívit účastníci 2. Krkonošského parního víkendu,



V Kořenově i Martinicích v Krkonoších se náš prezentační vůz těšil zájmu velkých i malých návštěvníků.



Zájem o svezení parním vlakem z Martinic do Rokytnice nad Jizerou byl mezi širokou veřejností opět mimořádný.

kteří se konal o víkendu 10.–11. srpna 2024 v Martinicích v Krkonoších, resp. na trati vedoucí z Martinic do Rokytnice nad Jizerou. Každý den vyjely na trať Pojizerského pacifiku tři páry zvláštních vlaků v čele s „velkým bejkem“ 423.094 patřícímu spolu se soupravou společnosti KHKD. Podobně jako při červencových jízdách se i tentokrát prodalo téměř tři tisíce jízdenek. Jízdy doplňovaly komentované prohlídky areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších, dílničky pro děti a dětská divadelní představení. Po celý den bylo otevřeno železniční muzeum ve staniční budově.

ČD Cargo při příležitosti těchto dvou akcí připravilo nové reklamní předměty – sběratelské samolepky, magnetky, pohlednice a placky. K dispozici byly i zajímavé letáčky přibližující

historii i současnost nákladní dopravy na obou výše zmíněných tratích. S oběma pořadateli – společností Zubačka a Spolkem železniční historie Martinice – ČD Cargo dlouhodobě spolupracuje a jsme rádi, že jsme na jimi pořádaných akcích také mohli prezentovat naši společnost. Poděkování patří i zaměstnancům odboru provozních technologií, kteří přepravu vozu naplánovali a odboru podpory prodeje, kteří se akcí zúčastnili. O vůz se vzorně starají v SOKV České Budějovice. A kde bude možné vůz navštívit příště? Třeba na dnech železnice v Litovli (31. 8.) a České Třebové (21.–22. 9.) nebo na Festivalu parních lokomotiv v Benešově (13.–15. 9.). Jste srdečně zváni!

TEXT A FOTO: MICHAL ROH

Inspirativní HRrrrZóna

Zdravá výživa na směny

Práce na směny představuje pro mnohé výzvu, pokud jde o udržení zdravého životního stylu, zejména pokud jde o výživu. Nepravidelné pracovní hodiny mohou narušit běžné stravovací návyky a ovlivnit energetickou úroveň i celkové zdraví. Zde je několik praktických tipů a rad, jak efektivně plánovat a připravovat jídla, která vám dodají energii a pomohou udržet zdraví i při práci na směny.

1. Plánování a příprava jídel dopředu: Plánování jídel je základ pro udržení zdravé výživy, zejména při práci na směny. Věnujte jeden den v týdnu přípravě jídel na celý týden. Vařte větší množství a rozdělte jídlo do jednotlivých porcí, které můžete snadno ohřát a sníst.

• Nápad na jídla:

- o Kuřecí maso s rýží a zeleninou
- o Těstovinové saláty s tuňákem a zeleninou
- o Luštěniny s pečenou zeleninou a humusem

2. Výběr správných potravin: Zaměřte se na potraviny, které vám dodají trvalou energii a udrží vás syté. Důležité jsou komplexní sacharidy, bílkoviny a zdravé tuky.

- **Komplexní sacharidy:** celozrnné pečivo, hnědá rýže, quinoa, ovesné vločky

- **Bílkoviny:** kuřecí maso, ryby, tofu, vejce, luštěniny
- **Zdravé tuky:** avokádo, ořechy, semínka, olivový olej

3. Malá a častá jídla: Namísto tří velkých jídel denně zkuste jíst menší porce častěji. Tím udržíte stabilní hladinu cukru v krvi a budete mít energii po celý den.

• Snacky:

- o Ořechy a semínka
- o Jogurt s ovocem
- o Nakrájená zelenina s humusem

4. Hydratace: Dostatečná hydratace je základem pro udržení energie a koncentrace. Mějte vždy při sobě láhev s vodou a pravidelně pijte.

• Tipy:

- o Přidejte do vody citron nebo okurku pro lepší chuť
- o Zkuste neslazené bylinné čaje

5. Snídaně jako základ: Nezávisle na tom, kdy začíná vaše směna, nikdy nevynechávejte snídani. Dobře vyvážená snídaně vám dodá energii na začátek pracovního dne.

• Nápad na snídani:

- o Ovesné vločky s ovocem a ořechy
- o Smoothie s proteinovým práškem, ovocem a zeleninou
- o Vejce na toastu s avokádem

6. Vyhněte se nezdravým svačinkám:

V práci se často nabízí různé nezdravé svačinky, jako jsou sladkosti a slané pochoutky. Tyto potraviny poskytují jen krátkodobou energii a mohou vést k únavě a poklesu produktivity.



• Alternativy:

- o Čerstvé ovoce
- o Ořechy a semínka
- o Krekry/rýžový chleba s arašídovým máslem

7. Poslouchejte své tělo: Naučte se poslouchat signály svého těla. Je důležité jíst, když máte hlad, a nepřejídat se.

• Tipy:

- o Jezte pomalu a vychutnávejte si jídlo
- o Přestaňte jíst, jakmile se cítíte sytí

8. Omezte kofein a cukr: Kofein a cukr mohou poskytnout rychlý nárůst energie, ale také rychlý pokles. Snažte se omezit příjem kofeinových nápojů a sladkostí, zvláště před spaním.

• Alternativy:

- o Zelený čaj místo kávy
- o Ovoce místo sladkostí

9. Vhodná doba na jídlo: Snažte se jíst pravidelně i během nočních směn. Naplánujte si hlavní jídla a svačiny tak, aby odpovídaly vašemu pracovnímu rytmu.

• Tipy:

- o Jíst lehčí jídla během noci
- o Hlavní jídlo si dejte na začátku nebo na konci směny

10. Zahrnutí rodiny a přátel: Zapojte rodinu a přátele do svého stravovacího plánu. Sdílejte s nimi své cíle a požádejte o podporu.

• Tipy:

- o Společné vaření a plánování jídel
- o Sdílení zdravých receptů

Závěrem

Dodržování těchto rad vám může pomoci udržet zdravý životní styl a energii, i když pracujete na směny. Plánování a příprava jídel dopředu, výběr správných potravin a udržování hydratace jsou důležité prvky pro dosažení úspěchu. Zdravá výživa není jen o jídle, ale i o tom, jak se staráte o své tělo a mysl, abyste byli co nejefektivnější a nejméně unavení v práci i mimo ni.

ZA VÁŠ TÝM PERSONÁLNÍHO ODBORU
BÁRA, OLESKA A PEPA

Sledujte nás na FB:



Rozjed' to s ČD Cargo

Ahoj, já jsem Cargo Marty, těší mě

Jmenuji se Cargo Marty Ledové Moře, je mi 7. měsíců a jsem labradorský retrívr. Do Pestré jsem přišel z chovatelské stanice „Ledové moře“ a čeká mě dlouhá cesta plná dobrodružství, ale hlavně poslání, o kterém bych vám rád řekl něco víc.

Aktuálně žiji v Rakovníku s Eliškou. Jsem ve „výchově“ a Eliška je moje dočasná vychovatelka, která mě vede ke správným návykům, jako je například kontakt s vámi lidmi, přivolání na jméno, venčení na trávníku, musím umět reagovat v klidu na okolní dění, cestovat v dopravních prostředcích, nesmím se bát okolních zvuků a dalších vjemů. Není to nic jednoduchého, to mi věřte, tolik nového a neprobádaného, ale prý jsem šikovný. S Eliškou budu cca 18 měsíců, potom mě čeká výcvik. A pokud vše půjde podle plánu, bude ze mě asistenční pes se super schopnostmi. Po výcviku budu páničkoví plnohodnotným parťákem do života. Ale tím práce Pestré nekončí. Budou nám pomáhat zvládat nástrahy běžného života a společně budeme plánovat, jakých nových cílů chceme společně dosáhnout. Asistenční pejsek je vždy vybírán a cvičen na míru novému páničkoví, dle jeho potřeb a životního stylu. Výcvik bude trvat přibližně dalších 8–9 mě-

síců a probíhá výhradně v domácím prostředí trenérek. S novým páničkem se budeme pravidelně potkávat a zvykat si na sebe.

A jak se to stalo, že již nejsem jen příslušníkem Pestré rodiny, ale teď už i té velké Cargo rodiny? Vedení ČD Cargo se rozhodlo podpořit organizaci **Pestrá o.p.s.** nákupem štěněte, a tak jsem tady.

Prvním a nejdůležitějším průvodcům Cargo Martyho na cestě za naplněním jeho poslání asistenčního psa, Elišce a Přemkovi, jsem položila několik otázek.

► Jaké vlastnosti musí mít vychovatel asistenčního pejska?

Přemysl Pavlík (PP), koordinátor dobrovolníků, PESTRÁ: Jelikož se jedná o pomoc s výchovou psa ve vlastní péči, určitě stěžejní vlastností je spolehlivost s odpovědností, to asi nikoho nepřekvapí. A druhou bych řekl otevřenost přiučit se něčemu novému. Kolikrát se nám pracuje lépe s lidmi, kteří nemají žádnou předchozí zkušenost se psy, ale otevřenou mysl novému než se zkušenými kynology s menší vůlí přizpůsobit práci se psem potřebám výcviku na asistenčního psa, která je přeci jen specifická. Určitě dobrá je i flexibilita, protože pracujete s živým tvorem, který je každý jedinečný. A navíc pracujete s týmem

lidí. Mnohé věci plánujeme dopředu, ale každý musí být připraven na změny. Těžko dokážete zvládnout, dokonce jim předejít, správnou, včasnou a otevřenou komunikací. S Eliškou se v Pestré potkáváme už nějaký ten rok a můžu říct, že tyto vlastnosti všechny má.

► Je pevně daný plán, jaké dovednosti by Marty měl za rok a půl zvládnout? A jaké to jsou?

PP: Od vychovatelů nečekáme vycvičené pejsky, doslova to od nich nechceme. Cviky potřebné pro jejich práci obsáhnou psi až během minimálně půl roku výcviku v domácím prostředí našich profesionálních trenérů, které si dále osvojí ještě při nácviku s konkrétními klienty, tj. budoucími parťáky. Trenéři však potřebují, aby k nim přišel plně socializovaný pes, který zná co nejvíc situací ze života lidí, včetně například různých způsobů přepravy. A divili byste se, kolik jen nám obvyklým zvukům pes věnuje zvýšenou pozornost a z reakcí na ně se může stát špatný návyk. Z povelů opravdu stačí pouze dobře nacvičené jméno, správně načasované pochvaly a zákazy, kontakt (napojení psa na člověka) a místo. Psa postupně učíte samozřejmě i vydržet v klidu o samotě.

► Jak vypadá běžný den s Martym?

Eliška Cafourková (EC), vychovatel, PESTRÁ
Ráno vstát a jít hned venčit. Pak se připravit do práce a buď jet do kanceláře nebo zůstat doma na home office. Práce, krmení, práce, venčení, práce, krmení, práce, venčení, když jsem v kanceláři, tak cesta domů. Odpoledne po práci spolu většinou jdeme někam ven na delší procházku, kde se více věnuji práci s ním. Není to tak úplně trénink, spíše se procházíme a tam kde mohu jej pustím na volno a učím jej, aby reagoval na přivolání jménem, koriguji jeho reakce na jiná zvířata, hlavně pejsky, protože asistenční pejsek v době, kdy bude pracovat,



nemůže trhnout vodítkem a jít si hrát s jiným pejskem nebo běžet za kočkou, ptáčkem, veverkou a podobně. Jinak se snažím, aby si tu procházku užil s možností většího pohybu, protože během práce je opravdu jen rychlá venčící procházka. Doma se mazlíme, provádíme základní péči, jako je česání, kontrola oušek, očí, zubů, otírání tlapek. Večer dostane jídlo a před spaním jdeme na rychlou venčící procházku. O víkendu jezdíme na výlety.

► Jaké dovednosti s Martym nacvičujete?

EC: Nezákladnější dovedností je jméno, od kterého se pak vše odvíjí. Další jsou místo, venčení na pokyn, manipulace, mazlení a kontakt.

► Odkud jste se dozvěděla o Pestré?

EC: To už opravdu netuším, někde na internetu nejspíš. Bývala jsem dobrovolníkem v jednom útulku pro pejsky, kde jsem pomáhala na akcích se psy a narazila tam na stánek jedné společnosti na výcvik asistenčních pejsků, kterou jsem do té doby neznala. Začala jsem je sledovat na sociálních sítích a mám takový dojem, že tam zafungovaly nějaké algoritmy a našla jsem Pestrou. Líbil se mi koncept, který má Pestrá nastavený – pejska vychovávají doma, protože u klienta ve finále je také doma. Sledujte cestu Cargo Martyho na IG: @cargomarty_pestre.stene. My určitě budeme sledovat i Pestrou (www.pestra.cz) a v následujících číslech Cargováku vás o pokrocích budeme informovat. Tlapku na to!

KLÁRA LACHMANNOVÁ
FOTO: ZBYNĚK LOLA

Cesta Cargo Martyho



Zajímavý nález v SOKV České Budějovice

N nejen lidé, ale i ostatní živočichové hledají stín v těchto parných letních dnech. Do hlavního skladu SOKV České Budějovice jeden bez ohlášení ☺ ve středu 10. července 2024 přišel a způsobil tak mírné pozdvižení.

Po počátečním leknutí dobře zafungoval ohlašovací postup na všech úrovních a v krátkém čase dorazila jednotka Hasičského záchranného sboru Jihočeského kraje se svým odchytným vybavením, kterým jeho členové krásný exemplář užovky obojkové lapili a následně vyděšeného plaza přesunuli do klidnější lokality. Na fotografii je zachycen nečekaný návštěvník s neohroženou vedoucí skladu pí. Troupovou.

TEXT A FOTO: JAN KOŘÍNEK



Děti v „Cargo“

D dne 28. června 2024 se v OPŘ Západ v Ústí nad Labem konala akce s názvem „Děti v Cargo“. Jednalo se o komentovanou prohlídku drážních pracovišť určenou pro děti zaměstnanců ve věku 6–12 let.

Celkem se přihlásilo a následně i dorazilo 9 účastníků, kteří se mezi sebou neznali, což však v dané chvíli vůbec nevadilo. Po seznámení a rozkoukání se malých zvědavců ujal pan Miroslav Polášek, který je provedl provozem a ukázal jim spoustu zajímavostí, které tato místa nabízejí.

Děti si mohly ze všech stran prohlédnout různé typy lokomotiv, strojem řady 704 se dokonce i projely, samozřejmě při splnění všech bezpečnostních podmínek provozu. Po vyčerpávající prohlídce děti nabraly zpět ztracené síly v místní jídelně, kde se s chutí pustily do vydatného obědu. Po něm se odebraly do zasedací místnosti, kde společně strávily čas do doby, než si je vyzvedli jejich rodiče. Děti odcházely velice spokojené, dokonce se našli jedinci, kteří se skamarádili natolik, že si slíbili další prázdninové setkání.

Velké poděkování patří vedení OPŘ Západ za to, že umožnilo dětem poznat prostředí, ve kterém pracují jejich rodiče.

TEXT A FOTO: PETRA NOVOTNÁ



Street running train



Takto se ve Spojených státech označuje fenomén vedení železničních tratí přímo ulicemi měst obdobně jako jsou vedeny tramvajové tratě. Jedná se o pozůstatek mnohdy velmi bouřlivého rozvoje osídlení této rozlehlé země, kdy většina měst vznikala současně se zavedením železnice a postupně se kolem ní rozrůstala.

Tento jev je pěkně vidět v mnoha filmech s tematikou divokého západu, za všechny můžeme

Francisco Belt Railroad přístavními částmi San Franciska. Charakterem se jednalo spíše o vlečkový systém s výhradně nákladní dopravou vedoucí prakticky samým centrem města oblastmi Embarcadero a Presidio. Tento systém zanikl až v roce 1993, přičemž ale centrum města opustily jeho vlaky již mnohem dříve. Do dnešních dní se ve Spojených státech dochovalo stále nemálo tratí vedených městskými ulicemi, avšak jedná se většinou o různé vlečkové systémy případně vedlejší tratě (v americkém slova smyslu, tzv. Branch Lines).



Pouliční ruch v centru San Franciska před druhou světovou válkou (Sbírka autor)



Nákladní vlak společnosti Union Pacific projíždí 6. června 2015 ulicemi Oaklandu

jmenovat například klasické dílo Tenkrát na západě, jehož děj je na výstavbě transkontinentální železnice a osídlení kolem ní přímo postaven. Ve spojení impozantní severoamerické železnice (délka vlaků, počty lokomotiv v jejich čele, ložení dvou vrstev kontejnerů na sobě) s vedením tratí ulicemi měst vznikají jedinečné a jinde ve světě neopakovatelné scény a scenérie.

V 19. a v prvních desetiletích 20. století bývalo vedení důležitých dálkových tratí městskými ulicemi severoamerických měst a velkoměst běžné a v některých případech se dožilo až doby rozvinutého meziválečného automobilismu. Za všechny příklady můžeme jmenovat hlavní město Washington D.C., jehož centrum bývalo železničními tratěmi společnosti Baltimore & Potomac Railroad doslova protkáno, a to včetně křižení slavného Mallu středem tehdejší i dnešní 6. ulice. Tento systém zanikl v roce 1908 s vybudováním nového nádraží Union Station, které vlakům společnosti Amtrak slouží dodnes. Možná posledním klasickým Street running trainem v této podobě bylo vedení dvojkolejné trati společnosti New York Central Railroad ulicemi Washington Street ve městě Syracuse ve státě New York. Poslední vlak tudy projel 24. září 1936, a byl to rychlík Empire State Express, jeden z nejrychlejších vlaků světa té doby, spojující města New York City a Buffalo. Jiným příkladem z té doby je vedení tratí společnosti San



Nákladní vlak společnosti CSX se blíží ke značce „Stop“ na Main Street v La Grange. U té ale zastavovat nebude ☹️

Skutečné dálkových železnic vedoucích doslova asfaltem ulic většího či menšího města existuje dnes zřejmě jen několik, například v Oaklandu v Kalifornii, v Saint Marys ve státě West Virginia, ve městě Augusta v Georgii, v La Grange ve státě Kentucky a několika dalších. Na dvě z nich, Oakland a La Grange se podíváme podrobněji. V Oaklandu se jedná o zhruba 500 metrů dlouhý úsek vedoucí ulicí Embarcadero West, který je navíc unikátní tím, že zde vedle sebe vedou dokonce dvě koleje (dříve dokonce tři), přičemž jižní kolej je využívána nákladními vlaky společnosti Union Pacific a severní osobními vlaky Amtrak California. To je další kuriozita. Po ukončení provozu vlaků South Shore ulicemi města Michigan City ve státě Indiana a zprovoznění nové tratě na vlastním tělese v únoru 2022 jde totiž o jediné Street running osobní vlaky v této části světa. Nejmalebnějším místem tohoto typu je ale bezesporu jednokolejná trať společnosti CSX vedená ulicí Main Street v městečku La Grange v Kentucky. La Grange je typické americké venkovské maloměsto, jak vystřižené z mnoha starších i novějších filmů, jemuž jízda dlouhého nákladního vlaku jednou z jeho ulic jen přidává jedinečné kouzlo. Pouliční úsek není nijak dlouhý,

zhruba 240 metrů, ale o to více je fotogenický. Vlaky zde jedou při jižním okraji vozovky, takže mezi chodníkem a kolejí je místo přesně na podélně zaparkované automobily, naopak na druhé straně je dost místa na jeden volný jízdní pruh a ještě automobily zaparkované šikmo. Přesnou historii vzniku tohoto místa se bohužel nepodařilo vypátrat. Víme jen, že trať, vedoucí tudy z Louisville v Kentucky do Cincinnati ve státě Ohio zde již hluboko v 19. století vybudovala společnost Louisville and Nashville Railroad, která se postupným vývojem a několika koupěmi a fúzí stala součástí dnešní společnosti CSX patřící mezi několik málo největších železnic severoamerické kategorie Class 1 railroads.

Podle údajů z internetu i vyjádření místních obyvatel zde denně projede asi dvacet vlaků, což je ale počet zřejmě poněkud nadsazený. Nicméně

zvukovým doprovodem jejich jízdy je zvonění. Vlaky do ulice vjíždí velice pomalu, rychlostí 10 mil za hodinu (cca 15 km/h), ale jak se lokomotivy od Main Street vzdalují, rychlost jízdy se zvyšuje až na cca 25 mil/h. To jinými slovy též znamená, že až několik kilometrů dlouhé vlaky projíždí ulicí velmi dlouho, někdy i deset minut. Toto místo lze k návštěvě jen doporučit. Na „železniční“ ulici se nachází dost míst k posezení, a to jak před restauracemi, tak i na volně stojících lavičkách. Jediná jeho nevýhoda je, že La Grange se nachází daleko od hlavních amerických turistických atrakcí, i přesto, že stát Kentucky za návštěvu rozhodně stojí.

Pro úplnost ještě dodejme, že železniční koleje vedoucí v ulicích měst a silničních komunikací se nacházely a nachází i v Evropě i České republice. Například poměrně rozsáhlý systém takových tratí existoval až do prvních let 20. století v Hamburku. Jiným případem bývala jaderská přístavní města, kdy spojovací koleje mezi různými částmi přístavů vedly přímo městským nábřežím. Z minulosti je v tomto ohledu známým například Terst nebo zřejmě dodnes poslední fungující trať v Rijece vedená ulicí Ivana Zajca. V České republice také několik takových míst máme. Bohužel již minulosti patří asi nejznámější případy – nedávno zrušená vlečka na brněnské výstaviště vedená středem ulice Poříčí, v devadesátých letech zrušená vlečka do pražské Tatry Smíchov vedená Stroupežnického ulicí nebo trať z nádraží Praha-Bubny do holešovického přístavu, částečně vedená Jankovcovou ulicí. Posledně jmenovaná se americkému pojetí blížila asi nejvíce, protože po ní jezdily i několikrát denně dlouhé nákladní vlaky s různými zbožím do a z přístavu. Dnes tak u nás existují zřejmě jen dvě podobná místa, i když ne přímo v ulicích města, ale na silničních mostech. To známější se nachází v Bechyni a druhé ve Svadnově u Frýdku-Místku na mostě přes Ostravici. Zde jde o vlečku do bývalého dolu Staříč, dnes obsluhující zákazníky železnice sídlící v jeho areálu.

TEXT A FOTO: MARTIN BOHÁČ



A ještě pohled do Rijeky. Posunovací lokomotiva HŽ Cargo řady 2132 projíždí 29. září 2022 kolem chorvatského Národního divadla po ulici Ivana Zajca.



Běžná situace na ulici v La Grange