

Vánoce, Vánoce, přicházejí.....

Nemá cenu spekulovat, zda budou letošní Vánoce na ledě nebo na blátě. Každopádně zima už nám ukázala, co umí. Kromě sněhu, ledu a studeného větru nám však letošní zima přináší i další starosti týkající se vysokých cen elektrické energie a dostatku zemního plynu. Ale nechte si úplně pokazit adventní a sváteční čas a začtěte se do prosincového vydání magazínu Cargovák. Najdete v něm rozhovor s předsedou představenstva ČD Cargo panem Tomášem Tóthem, který v něm odpovídá na otázky týkající se nejen současné situace, ale věnuje se i tomu, co naši společnost čeká v blízké budoucnosti. Na to, jaký byl právě končící rok jsme se zeptali i několika kolegů napříč společností, kteří malou vánoční anketu obohatili i o svůj pohled do budoucna. Bilancovat bude i projektový tým MOMIS. Prosincový Cargovák však není jen o hodnocení a vizích. Na jeho stránkách si představíme další důležitý odbor generálního ředitelství, konkrétně odbor obchodu, na jehož bedrech teď leží nelehký úkol – zaslunout přepravu pro rok 2023. Čeká vás spousta zajímavého čtení.

Dovolte mi, abych vám popřál nejen příjemné čtení, ale především příjemné prožití vánočních svátků a do nového roku hodně zdraví a síly k překonávání různých nástrah, které nám život připravuje.

Michal Roh



Uvnitř prosincového vydání magazínu Cargovák najdete zvláštní přílohu věnovanou lokomotivám ČD Cargo v retro nátěrech. Jako upoutávka poslouží fotografie „staročesky“ 122.001 (E 469.2001) zachycené 11. ledna 2021 v Praze-Hostivaři. Věříme, že vás příloha zaujme a budeme se těšit na vaše případné ohlasy.

Foto: Jakub Makovský

„Jsem přesvědčený o tom, že rok 2022 dokončíme se ctí,“

OBSAH

02

Požární cvičení v Horním Dvořišti

V pohraniční přechodové stanici Horní Dvořiště se uskutečnilo speciálně zaměřené požární cvičení. ČD Cargo z HZS Správy železnic úzce spolupracuje.



06

Zajímavosti z provozu

V dnes již pravidelné rubrice informujeme čtenáře například o zajímavých obchodních případech. Dozvíte se mimo jiné o přepravě vojenské lokomotivy do Týniště nad Orlicí.



říká předseda představenstva ČD Cargo, Ing. Tomáš Tóth, který je samozřejmě nejpovolanější osobou pro rozhovor bilancující činnost společnosti v letošním roce.

► **Rozhovor do tohoto čísla Cargováku asi není možné začít jinou otázkou. Tak tedy, jak byste zhodnotil právě končící rok?**

Rok plný dvojek byl plný událostí, které větší či menší měrou ovlivňovaly chod ČD Cargo. Bezkonkurenčně největší vliv měl a pořád má válečný konflikt na Ukrajině. Jsem hrdý na to, že jsme v rámci Skupiny ČD dokázali okamžitě reagovat a zajistit přepravu humanitárního i vojenského zboží do této země. Ale Ukrajina není jen o humanitě. V počátcích konfliktu jsme museli reagovat i na zvýšené požadavky na dovoz surovin z Ukrajiny, konkrétně železné rudy a uhlí, téměř ze dne na den jsme museli reagovat na změnu zbožových toků souvisejících s válkou. Bylo třeba hledat nové přepravní trasy, nová místa překládky, začít uvažovat o využití jiných přepravních technologií. Mediálně asi nejznámějším obchodním případem je přeprava agrárních produktů, kdy se jako železnice snažíme alespoň částečně nahradit tradiční přepravu obilí po moři, ale neméně důležité jsou



Ing. Tomáš Tóth, předseda představenstva ČD Cargo, a.s. Archiv ČD Cargo

i další obchodní případy. Se změnou zbožových toků souvisí i vyčerpání kapacity v některých přístavech apod. Zlepšení situace nepomohly ani stávka zaměstnanců v severomořských přístavech a blokáda hamburského přístavu ekologickými aktivisty. Faktorem, který nemohu vynechat, je rozsáhlá výluková činnost nejen na síti Správy železnic, ale také třeba v sousedním Německu. K tomu se přidávají omezení v pohraničních přechodových stanicích. Nedostatečná kapacita infrastruktury tak bránila nejen kvalitní realizaci stávajících zakázek, ale i získávání jakýchkoliv nových přeprav. Celý letošní rok nás pak trápil enormní nárůst snad téměř všech nákladových položek. Zaznamenali jsme meziroční růst cen paliv o více než 70 mil. Kč. Meziroční růst cen elektrické energie má cenovku 430 mil. Kč. Prudce vzrostla i cena náhradních dílů, prodražilo se naše financování.

► **ČD Cargo se na veřejnosti prezentuje jako společnost, která svoji dlouhodobou strategii staví na čtyřech pilířích – interoperabilitě, expanzi do zahraničí, intermodalitě a společenské odpovědnosti. Jak se tuto strategii dařilo naplňovat v letošním roce?**

Pokračování na str. 2

„Jsem přesvědčený o tom, že rok 2022 dokončíme se ctí,“

Dokončení ze str. 1

Společnost, která nemá dlouhodobé cíle a strategii, nemůže být zákazníky a vlastně ani zaměstnanci považována za seriózního partnera. Důležitá je však nejen strategie samotná, ale také její naplňování. Synonymem pro interoperabilitu jsou optikou vozidlového parku ČD Cargo investice do kolejových vozidel. Ještě do konce roku by mělo být dodáno pět z dalších šestnácti objednaných lokomotiv TRAXX 3MS, na jaře pak budou dodány dvě lokomotivy Vectron AC vybavené Diesel Power Modulem určené pro provoz v Rakousku. Pozornost však věnujeme i parku lokomotiv nezávislé trakce. Svědčí o tom právě končící modernizace 50 lokomotiv řady 742, stejně jako nákup deseti nových strojů řady 744. Podle informací z provozu, které mám k dispozici, se jedná o spolehlivé a moderní stroje, které jsme pro efektivní realizaci zejména první/poslední míle a posunu, již dlouho potřebovali. Jako významný aspekt modernizace parku „dieselů“ vnímám i významné zlepšení pracovních podmínek našich strojvedoucích. Komfortně vybavené kabiny, klimatizace, dobrý výhled, zvýšená bezpečnost – to jsou nezanedbatelné benefity, které doufám, že naši zaměstnanci ocení. Interoperabilita není jen o nových vozidlech, ale i o těch stávajících. Každý rok putuje přibližně miliarda korun do oprav vyšších stupňů a retrofitting ETCS má cenovku přibližně 3 miliardy korun. Co se týče zahraniční expanze: Podařilo se nám získat „licenci“ k provozování železniční nákladní dopravy v Chorvatsku a pevně věřím, že už v příštím roce zde budeme vozit vlaky našimi lokomotivami s našimi strojvedoucími. Stejně pozitivně vnímám i nárůst přepravních objemů realizovaných našimi dceřinými společnostmi a zahraničními pobočkami. Například v Německu se nám podařilo získat stále přepravy pohonných hmot a kontejnerů, v Polsku jsou naše kapacity téměř vyprodány. Na Slovensku jsme na třetí příčce největších dopravců. Intermodalita je, jak opakovaně tvrdím, jedním ze způsobů, jak navýšit objem přeprav po železnici. Nezbytnou podmínkou je však dostatečný počet míst, kde lze s přepravními jednotkami manipulovat. Proto jsem velmi rád, že se v krátké době podařilo dotáhnout stavbu terminálu Mošnov a že naše stoprocentní „dcera“



Musíme se zaměřit na další zvýšení efektivity provozních činností.

Foto: Lukáš Růžička

ČD Cargo Logistics je velmi aktivní v projektech nových linek s využitím tohoto terminálu. Možná ale bude lepší, pokud svět intermodality ČD Cargo poznáte podrobněji prostřednictvím videa https://www.youtube.com/watch?v=RMT2e7fsg_g. A zapomenout nesmím ani na poslední pilíř, kterým je společenská odpovědnost. Nežijeme ve vzduchoprázdnu a i když je naším primárním cílem generovat zisk, nesmíme zapomínat ani na ostatní. Do kategorie CSR (společenské odpovědnosti) bych zcela určitě zařadil již zmíněnou přepravu humanitárního zboží na Ukrajinu, přepravy šatstva a dalšího zboží pro Diakonii Broumov nebo podporu sportovních aktivit našich zaměstnanců nebo mládeže. Jsem jedním ze zakladatelů Nadačního fondu – ŽELEZNICE SRDCEM, který od svého založení v roce 2020 vyplatil potřebným již téměř 8 mil. Kč.

» Jaké vidíte rezervy ve fungování firmy?

Rezervy samozřejmě máme, bylo by bláhové si myslet, že ne. Ale prosím poohlédněme se nejprve o pár let zpět. Dnes jsme Skupina ČD Cargo, máme své „dcery“ v Německu, Polsku, na Slovensku, v Maďarsku a Chorvatsku a dále odštěpné závody využívající dopravní licenci ČD Cargo opět v Německu a Rakousku. Nesmíme nyní usnout na vavřínech. Za těch pár let jsme dokázali mnohé, ale konkurence na liberalizovaném trhu železniční nákladní dopravy v Evropě nespí. Proto se nyní musíme zaměřit na další zvý-

šení efektivity provozních činností, která je bohužel částečně poznamenána rozsáhlými výlukami. V této oblasti půjde především o snížení prostojů našich hnacích vozidel, oběhy vozů a lepší plánování kapacit našich zaměstnanců. Dále musíme a budeme zlepšovat vzájemnou komunikaci a předávání informací mezi jednotlivými úseky společnosti, což v různých činnostech taktéž výrazně ovlivňuje naši efektivitu. Ano, jsme velká společnost a je to přirozeně komplikovanější proces, nicméně zde máme rozhodně co zlepšovat. V neposlední řadě se ještě více zaměříme na mezinárodní obchod, kde musíme stoprocentně vyžít konkurenční výhodu přeprav na vlastní licenci pod hlavičkou ČD Cargo. Zde vidím rovněž prostor pro zlepšení.

» Na začátku rozhovoru jste zmínil velký růst nákladů. Ten se samozřejmě dotýká i zaměstnanců ČD Cargo. Myslíte si, že výsledek kolektivního vyjednávání odpovídá rostoucímu tempu nákladů?

Vědom si vážnosti ekonomické situace, chtěl jsem letos kolektivní vyjednávání zahájit co nejdříve tak, abychom zaměstnancům dali jasný signál, že vyřešení sociálních a mzdových záležitostí na rok 2023 je pro nás prioritou. I proto jsem velmi rád, že se nám kolektivní smlouvu podařilo uzavřít poměrně rychle, i když zřejmě ne všichni zaměstnanci budou s jejím výsledkem spokojeni. Je to vždy o kompromisu. Kompromisu mezi poža-

davky odborových centrál, resp. zaměstnanců a mezi možnostmi firmy. Zvýšené náklady, včetně těch mzdových samozřejmě promítneme do realizačních cen našich služeb, ale nesmíme zapomenout, že na trhu nejsme sami a že ceny musíme udržet na konkurenceschopné úrovni k ostatním. Odsouhlasená mzdová navýšení a ostatní dohody jsou tedy maximem, které si v tuto chvíli můžeme dovolit. Já i moji kolegové v managementu společnosti velmi citlivě vnímáme nelehkou situaci, ve které se v současné době nacházejí lidé v České republice, včetně našich zaměstnanců. Proto jsme se právě nyní před Vánoci společně rozhodli nad rámec kolektivní smlouvy vyplatit každému zaměstnanci mimořádnou odměnu, která by alespoň částečně pomohla dále zbrzdit dopady růstu cen energií.

» Jak hodnotíte postavení ČD Cargo v rámci Skupiny ČD?

Naše pozice v rámci Skupiny je velice silná a jsem rád, že současné vedení Českých drah má o problematiku nákladní dopravy zájem. Svědčí o tom účast Michala Krapince a Miroslava Zámečnicka na zákaznické konferenci ve Špindlerově Mlýně. S ČD teď řešíme např. otázku využití lokomotiv, které v blízké budoucnosti nebudou vyhovovat požadavkům na rychlou osobní dopravu, ale v nákladní je jejich využití stále výhodné. Nasazovat je plánujeme třeba na východ od našich hranic. Společně řešíme také otázku využití pozemků apod. Poslední dva roky je spo-

lupráce managementu obou firem na velmi vysoké úrovni, respektujeme se, snažíme si vycházet vstříc a vzájemně se podporovat. Každá ze společností má své starosti a bez vzájemného respektu a porozumění by to bylo mnohem složitější.

» Otázka, co očekáváte od roku 2023 možná bude znít jako klišé, ale položit Vám ji musím. Jak tedy vidíte bližší nebo i vzdálenější budoucnost naší společnosti?

Jsem přesvědčený o tom, že rok 2022 dokončíme se ctí a poděkování za to patří všem našim zaměstnancům. A na nás všech bude záležet i to, zda uspějeme v roce následujícím. Vývoj v příštím roce však lze predikovat jen velmi obtížně. Bude se samozřejmě odvíjet od celkové makroekonomické situace v České republice a celé Evropě. Několik posledních měsíců se již projevuje recese v hutnictví, kůrovcová kalamita pomalu odeznívá, výroba automobilů se potýká s nedostatkem komponentů. Oproti tomu stojíme před úkolem zajistit přepravu pro stát klíčových strategických surovin – pevných a kapalných paliv. Plány máme, uvidíme, jak se je podaří zrealizovat. Každopádně všechny zákazníky jsem na konferenci ve Špindlerově Mlýně ujistil, že děláme maximum pro to, abychom pro ně i v roce 2023 byli spolehlivým a stabilním partnerem. Budeme pokračovat v modernizaci vozidlového parku, v nasazování nových technologií, budeme dobývat nová teritoria. Posledních několik let ukazujeme Evropě, že jsme silný hráč a že značka ČD Cargo je značkou fungující týmové spolupráce. Chci, aby tomu tak bylo i nadále.

» Na závěr mi dovolte, abych se zeptal, co znamenal rok 2022 pro Vás osobně?

Velmi intenzivní a hektický rok plný změn a nových příležitostí. Pro mě osobně jeden z nejnáročnějších roků od vzniku společnosti v roce 2007. Opět o trochu méně času na rodinu a přátele, kteří jsou skvělí, protože mi dávají prostor se pracovní realizovat. Zároveň mám kolem sebe tým nejbližších spolupracovníků, kteří jsou opravdoví profesionálové, a tak byla radost s nimi spolupracovat.

Děkuji za rozhovor
Michal Roh

Cvičení požárníků v Horním Dvořišti

Dne 29. listopadu 2022 ve 13:00 hodin zjistil zaměstnanec ČD CARGO únik nebezpečné látky z železniční cisterny. Ohlásil událost na OIS HZS SŽ a zajistil přesun cisterny na záchranné místo dle havarijního plánu železniční stanice. Při odpráhnání cisterny s unikající nebezpečnou látkou na záchranném místě se zaměstnanec posunu nadýchal výparů nebezpečné látky a zůstal ležet v ohroženém prostoru.

Naštěstí se jednalo pouze o námět taktického cvičení Hasičské záchranné služby Správy železnic, které se v uvedený den uskutečnilo v pohraniční přechodové stanici Horní Dvořišti. Pro-

zradit vám můžeme, i co v rámci cvičení následovalo. Nasazené jednotky HZS SŽ České Budějovice a HZS JČK Kaplice provedly průzkum, vytyčily nebezpečnou zónu, postavily dekontaminační stanoviště a samozřejmě pro-



vedly záchranu zasažené osoby, simulované utěsnění železniční cisterny. Zásahující hasiči následně prošli dekontaminací. Nebezpečnou látkou unikající z cisterny byl 1,2-DIBROMETHAN (ETHYLENDIBROMID).

Po ukončení cvičení se jeho účastníci seznámili s areálem železniční stanice, odstavným kolejíštěm a také zařízením na měření radioaktivity. Na závěr je potřeba konstatovat, že taktická cvičení HZS jsou velkým přínosem, neboť projevují nejen připravenost složek integrovaného záchranného systému, ale i zaměstnanců – železničářů. Především na nich jednou bude záležet, jak se zachovají v případě mimořádné události. Jak rychle zareagují a přivolají složky IZS. Jak se připraví na jejich příjezd, aby poskytli správné a přesné informace o situaci na objektu.

Michal Roh
Foto: Pavel Valenta





Vánoční anketa 2022

Rok 2022 se blíží ke konci a bez uzardění si můžeme říct, že to nebyl rok jednoduchý. Několika zaměstnancům napříč celou společností jsme položili jednoduchou otázku, abychom se dozvěděli, jak jste ten rok se třemi dvojkami prožívali vy. Tak tedy: Co Vám přinesl rok 2022 a co očekáváte od roku následujícího?

Bohuslava Adámková
vedoucí oddělení smluv a zákaznické podpory OPT Olomouc



Já tak nějak neplánuji, žiji tak, jak to přijde a řeším, co přijde. Práce mě baví a i když si občas říkám, proč si tak komplikujeme život, tak se tím moc netrápím a snažím se, aby vše fungovalo.

Martin Kerhart
specialista řízení provozu ŘP Česká Třebová



Rok 2022 mi přinesl možnost podílet se na plánování a zajišťování zajímavých přeprav, ze kterých bych rád jmenoval přepravu jednotky TGV na předváděcí akci do Brna na výstaviště a na zkušební okruh do Velimi, přepravy transformátorů do jaderných elektráren, přepravy nových souprav metra z Plzně do Varšavy, přepravy jednotek pro Jihomoravský kraj, přepravy pracovních strojů pro firmu Strabag Rail a.s. nebo přepravu parní lokomotivy z Polska do Kolína na opravu. Od roku 2023 pak očekávám podobně zajímavé přepravy.

Lucie Klupsová,
opravář kolejových vozidel OHV Ústí nad Labem



U ČD Cargo jsem zaměstnaná dva roky a ten letošní mi přinesl spoustu nových zkušeností ohledně mé profese. Každý den je pro mne malým překva-

pením, s jakou závadou se rychloměr objeví. Vzhledem k našemu dobrému kolektivu nemám nouzi o případné pomocné rady. Největší radost mi dělá, když už dokáži závadu odhalit sama a rychloměr opravit bez pomoci mých zkušených kolegů. Oproti mému minulému zaměstnání při pásové výrobě jsem na své pozici spokojená a jen si přeji, aby nám to v takovémto kolektivu dlouho vydrželo.

Veronika Křenková,
specialista oblasti pojištění odboru ekonomiky a účetnictví



Rok 2022 byl pro mě rokem návratu a nových začátků. Po šestileté rodičovské „dovolené“ jsem se naplno vrátila do pracovního záprahu na Cargo, které partner radši záhy opustil ☹. Společně se synem, který nastoupil do 1. třídy, jsem také po večerech začala dělat domácí úkoly a on mi na oplátku pomáhá se studiem účetnictví. „Těčka“ už umí kreslit lépe než já ☺. K tomu se připojuje zároveň moje předsevzetí pro rok 2023, kdy bych ráda získala nové znalosti a zkušenosti a měla stále spokojenou, zdravou a šťastnou rodinu.

Tomáš Pilch,
vedoucí Provozního pracoviště Ostrava hlavní nádraží



Tento rok bych charakterizoval jako rok velkých turbulencí, nejistot a strachu. Konflikt na Ukrajině a energetická krize s sebou přinesla i změnu přepravních toků, která se promítla i do chování zákazníků a jednotlivých dopravců. Hodnocení tržeb a přepravených tun zboží mně nepřísluší, ale jsem rád, že výkony našeho seřadovacího nádraží Ostrava levé jsou alespoň na stejné úrovni jako loni. To vše za sníženého stavu zaměstnanců, kdy se nám nedařilo doplňovat stavy posunovačů a vozmistrů tak, jak bychom si přáli. V obvodu Krnovska jsme po skončené kúrovkové kalamitě dávali ve spolupráci se zákazníky do původního stavu manipulační místa. V tomto roce zprovoznila společnost InnoFreight v našem obvodu Studénky novou vlečku Terminál Ostrava Mošnov a my jsme rádi, že zde můžeme provozovat drážní dopravu a podílet se na nových přepravách kombinované dopravy. Za odvedenou práci bych chtěl všem zaměstnancům podě-

kovat. Za sebe jsem rád, že jsem mohl relaxovat a nabírat síly se svými blízkými na horách u nás nebo v zahraničí. Takový západ slunce na Šeráku nebo svítání na Lysé hoře vás nabije energií zase na několik dnů.

Příští rok bych si přál větší klid a ukončení války a taky to, abychom se více radovali z maličkostí, které nám dělají radost. Naši společnosti bych přál hromady přepraveného zboží a spousty peněz (myslím tržeb), abychom se mohli dále rozvíjet a zaměstnanci byli spokojeni. No uvidíme, zda se nám to splní. Všem samozřejmě přeji do nového roku pevné zdraví, pohodu a jen samé fajn lidi kolem sebe.

Jan Kořínek,
ředitel SOKV České Budějovice



Odpověď není jednoduchá a každý to má asi nastavené jinak. Mě tento rok připomenul, že věci zdánlivě stále a pevně zakotvené takovými nejsou napořád a pro jejich stabilitu se musí přičinit každý vlastním dílem, co mu síly stačí. A to přesně, to přiložení vlastní ruky k dílu, očekávám od nás všech v nadcházejícím roce. Důležité bude, zda budeme mít odvahu najít k tomu společnou řeč.

Petr Nedomlel
ředitel odboru bezpečnosti provozování drážní dopravy



Rok 2022 přinesl v oblasti bezpečnosti provozu kromě incidentů a nehod, které bohužel k železničnímu provozu patří, též založení odboru bezpečnosti provozování drážní dopravy a intenzivní práce spojené se spoustou změn předpisů a interních norem. Celý rok 2022 byl také rokem intenzivní přípravy ČD Cargo na proces získávání Jednotného evropského osvědčení o bezpečnosti a sjednocování některých procesů s našimi zahraničními pobočkami. Rok 2023 obecně bude rokem velké nejistoty, a to ve většině oblastech našeho života. V oblasti bezpečnosti je klíčovým úkolem pro rok 2023 zvládnout proces získávání klíčového certifikátu nezbytného pro provozování drážní dopravy u Evropské železniční agentury, již zmíněného Jednotného osvědčení o bezpečnosti a dále zdokonalovat procesy a rozvíjet další nástroje pro zvy-

šování bezpečnosti drážní dopravy a rozvoj kultury bezpečnosti v naší společnosti.

Jana Muláková,
specialista personálního řízení odboru personálního



Rok 2022 přinesl velké změny na personálním odboru, nejen ve složení, ale i ve směřování do dalších let. Strategie odboru se více zaměřila na zkvalitnění náborových procesů a posilování značky zaměstnavatele. Tato činnost bude pokračovat i v následujícím roce, a to i za podpory ředitelů PJ a SOKV. Nábor bude zaměřen hlavně na získávání mladých lidí z důvodu vysokého průměrného věku zaměstnanců společnosti. Co se týče osobního života, přeji si, aby byl rok 2023 stejný nebo dokonce ještě lepší než ten letošní. Toto přeji i všem kolegyním a kolegům z ČD Cargo.

Daniel Šimek
vedoucí posunu PP Most



Tento rok toho přinesl docela dost. Ať už to byla válka na Ukrajině či energetická krize nebo stále rostoucí inflace. To vše přináší další otázky a obavy, ale je také pravda, že díky tomu se zvýšila poptávka po uhlí, které je momentálně asi nejlevnější energetickou variantou. A tady u nás na Ústecku je zvýšený zájem o uhlí znát na zatíženosti železniční dopravy, uhlí se těží více než dříve, což je pro naše zaměstnání jediné dobře. Já osobně doufám, že příští rok už se vše otočí, a bude lépe. No necháme se překvapit.

Tomáš Štos
ředitel PJ Brno



Co mi přinesl rok 2022? Rok plný nečekaných zvratů v tom našem „normálním životě“. Věci, které se ještě včera zdály být samozřejmé, předvídatelné, správné a světlé, staly se nepochopitelné, nepředvídatelné s nádechem šedi. Uvědomění si, jak každý

jednotlivec může ovlivnit životy lidí nejen ve svém okolí, a to pozitivně i negativně. Připomenutí si důležitosti naslouchání, komunikace, názorové výměny, konsenzuálního rozhodování a přijetí nejen osobní ale i společenské zodpovědnosti bez skrývání se za druhé. Je to ale také rok, kdy to negativní kolem nás časem aktivuje toxicitou pozitivitu, naději a vůli jít dál cestou, kterou si každý volí sám.

Očekávání nemám moc v oblíbě. Dožil bych si ale vyslovit přání, abychom v příštím roce na trhu železniční nákladní dopravy obstáli lidsky a profesně, a to není jednoduchý úkol. Zda se nám to povede je na každém z nás. Jsem rád, že mám kolem sebe spousty kolegů - „srdcařů“, se kterými mohu jít ještě kousek dál společnou cestou.

Zbyszek Wacławik
člen představenstva



Rok 2022 mi přinesl možnost realizovat se po delší době v oboru, který mám rád. Když jsem novou funkci přijímal, věděl jsem, že nové práci budu muset obětovat čas, který jsem dosud trávil s rodinou, obětovat své koníčky. Kdybych ale nebyl přesvědčený o tom, že to má smysl, nešel bych do toho. A co očekávám od roku 2023? Myslím, že pro nás všechny je nejdůležitější zdraví. A sám osobně tajně doufám, že třeba ten rok bude trochu klidnější.

Romana Wagnerová
strojvedoucí PJ Praha



V letošním roce pro mě byla nejzajímavější změna v pracovní rovině. Absolvovala jsem kurz na elektrické lokomotivy, čímž se mi rozšířily pracovní možnosti a současně s tím jsem absolvovala seznání na dalších traťových úsecích. Prakticky se to projevuje tím, že nyní jezdím po větší části republiky, výkony jsou tedy pro mě zajímavější. V roce 2023 předpokládám další rozšíření znalostí na řadu 363, a to jak na původní, tak i na pětkovou řadu. To kromě jiného přinese i potřebu realizovat seznání dalších traťových úseků. Stejně jako v tomto roce předpokládám, že toto vše bude pro mě pozitivní. Mé hodnocení jak tohoto roku, tak předpoklady do příštího, jsou veskrze pozitivní. Jsem názoru, že negativ je v nynější době hodně, a proto se snažím na věcech vidět spíše ty pozitivní stránky a negativní příliš neřešit.

Připravil: Michal Roh
Foto: Archiv ČD Cargo a archiv zaměstnanců

Představujeme útvary generálního ředitelství ČD Cargo (10.)

Odbor obchodu (O6)

Zdatný obchodní tým je základem úspěšnosti každé společnosti, ČD Cargo nevyjímá. Dnes si proto představíme odbor obchodu (O6), jehož zaměstnanci se starají o sjednávání zakázek s více než třemi stovkami zákazníků a obchodních partnerů.

Odbor obchodu se člení do devíti oddělení. Klíčem k tomuto rozdělení je druh zboží, jehož přepravu oddělení obchodně zajišťuje:

- O6/1 Pevná paliva
- O6/2 Železo
- O6/3 Potravinářství
- O6/4 Dřevo
- O6/5 Mimořádné zásilky a ostatní komodity
- O6/6 Stavebniny
- O6/7 Kombi
- O6/8 Automotive
- O6/9 Chemie

V čele každého oddělení stojí tzv. KAM – vedoucí komoditní skupiny (Key Account Manager), který má, jak již zkratka samotná napovídá, na starosti především klíčové zákazníky dané komodity. Například vedoucí odd. O6/2 Ing. Marek Šafarčík má na starosti komunikaci s firmami Moravia Steel, Liberty, velkými šrotaři apod. Kromě toho KAM zodpovídá za správně nastavená pravidla cenotvorby, což zvláště v dnešní době není jednoduchá záležitost. Podřízenými KAMa jsou pak obchodní manažeři, kteří komunikují s ostatními zákazníky, případně oslovují potenciální obchodní

partnery. Společným cílem všech je pak naplnění plánu tržeb, který pro konkrétní komoditu stanovuje podnikatelský plán ČD Cargo.

A jak takový obchodní proces probíhá? Na každou poptávku, která se různými komunikačními kanály dostane na O6, je připravena cenová nabídka. Při její přípravě jsou samozřejmě posuzovány náklady, ale i další

ČD Cargo, například s odborem hospodaření s kolejovými vozidly, odborem provozních technologií nebo odborem řízení přeprav. Cenová nabídka musí být totiž nejen konkurenceschopná, ale také technologicky a kapacitně proveditelná. To se týká jak přeprav plánovaných, tak přeprav v režimu ad hoc. I přes složitost tohoto procesu v rámci ČD Cargo se obchodní manažeři snaží posílat zákazníkům nabídky co nejrychleji. Doba se mění a s ní i požadavky našich klientů. Zatímco dříve v cenotvorbě převažovaly

třebou další komunikace s našimi dceřinými společnostmi, zahraničními poskytovateli a dalšími zahraničními partnery. Ale očekávané výsledky v podobě vyšších tržeb se dostávají.

Každá komodita je specifická. KAMové musí perfektně znát situaci na trhu, vědět vše o konkurenci, stejně jako o možnostech ČD Cargo. Asi nejzajímavější přepravy dojednává O6/5. Na stránkách Cargováku jsme o mnohých informovali – ať už o přepravách metra, vojenské techniky nebo třeba transformátorů. V každé komoditě by-

smluv a objednávek. A každé, byť sebeúspěšnější obchodní jednání, může být zmařeno nekvalitní realizací. V současné době to může znamenat, s ohledem na možnosti využití konkurenčních dopravců nebo nákladních automobilů, úplnou ztrátu konkrétního zákazníka. V této souvislosti musíme vyzdvihnout spolupráci s rozvíjejícím se odborem řízení přeprav, nebo chcete-li zákaznickým centrem. Obchodní manažer však pro zákazníka představuje téměř vždy jediný hromosvod při jakékoliv nespokojenosti.

Kromě tvorby cen se obchodní manažeři O6 věnují, například ve spolupráci s dceřinou společností ČD Cargo Logistics, i oslovování potenciálních zákazníků. Zde míra úspěšnosti závisí nejen na konkurenceschopnosti ceny, ale i na dostatku kapacit a také na tom, jak se nám společně podaří eliminovat nedostatky železniční dopravy například v podobě složitých objednávacích procesů nebo složitých cenotvorby apod. Z toho důvodu je na „obchodu“ realizováno několik projektů, jako například Cenotvorba jednotlivých vozových zásilek nebo On-line sales. Jejich výsledkem by do budoucna měla být možnost objednat si přepravu zboží z A do B podobně, jako si dnes objednáme věci na internetu.

Nejdůležitějším IT nástrojem pro obchod je informační systém OSCAR. Jeho prostřednictvím jsou kalkulovány ceny, připravovány smlouvy. Je průřezový pro O6, O7 a OPT. Obchodní manažeři však využívají i další systémy, vycházejí ze statistik a analýz, údaje o uskutečněných jednáních zaznamenávají do CRM. Významným partnerem je pro obchodáky odbor podpory prodeje, který zajišťuje následné zpracování cen a smluv, připravuje různé statistiky, řeší reklamace apod.

Michal Roh



Výsledek vyjednávání obchodních manažerů komodity automotive – přeprava ucelených vlaků s automobily Škoda z Mladé Boleslavi.

Foto: Michal Roh ml.

aspekty, jako například objem a stálost přepravy nebo dostatek vhodných kapacit. To je důležité zvláště při přípravě nabídky na přepravy v ucelených vlacích, kdy musí obchodní manažer intenzivně komunikovat s dalšími útvary

nabídky na přepravu po „českém řezu“, v současné době roste počet požadavků na zajištění přepravy v celé trase. Souvisí to s úspěšnou expanzí naší společnosti na zahraniční trhy. Na obchod to však klade vysoké nároky spojené s po-

chom však určitě našli různé zajímavé obchodní případy. Je však nutné si uvědomit, že mozaika plánovaných 9,5 mld. Kč tržeb z vlastní přepravy se skládá z tisíců běžných zásilek realizovaných na základě stovek uzavřených

Ředitelkou O6 je od 1. června 2016 Ing. Vlasta Slavíková. Položili jsme jí několik otázek týkajících se nejen samotné činnosti odboru, ale i přípravě na nový obchodní rok.

» V minulosti jste měla možnost pracovat ve spediční firmě, tedy pomyslně na opačné straně. V čem je práce na ČD Cargo odlišná?

S odstupem času si myslím, že by si každý měl vyzkoušet práci „na druhé straně“, je to určitě dobrá zkušenost. Speditér je v podstatě naší „prodlouženou rukou“, významnou součástí obchodního procesu a nese na sobě určitá rizika vyplývající ze vztahu ke svým klientům. Když jsem byla ve spediční firmě, neměla jsem ani ponětí o tom, jak složitá to na ČD Cargo je. Je to proces, ve kterém na sebe navazují všechny úseky ČD Cargo – některé pravidelně, jiné jen občas – ale jsou na sobě vzájemně závislé a zároveň se vzájemně podporují. A všechny mají (měly by mít) stejný cíl: splnit plán, investicemi si zajistit budoucnost a mít spokojené klienty. A to není vůbec jednoduché – v dnešní době expanze, liberalizace, silné konkurence, v době rekonstrukce evropské infrastruktury, a samozřejmě i v době geo-



Ing. Vlasta Slavíková

Foto: Michala Grünbaum

politických změn, které nás ovlivňují úplně všude.

» Jak početný je tým obchodních manažerů O6?

V současné době čítá můj tým 31 obchodníků. Na každého z nich tak připadá minimálně 300 milionů tržeb, což není úplně malé číslo. Dalšími prodejními kanály našich služeb jsou pak obchodníci v dceřiných společnostech v ČR a v zahraničí, kteří uzavírají smlouvy jménem ČD Cargo.

Ročně všichni uzavřeme okolo devíti tisíc smluv se spoustou dodatků...

» Jakým způsobem je zajištěn nábor nových obchodníků?

Vysoký věkový průměr obchodních manažerů představuje podobný problém jako v jiných profesích. Proto i my se snažíme náš tým omladit o nové tváře. Při náboru úzce spolupracujeme s odborem personálním. Uchazečů málo není, ale ne každý se pro práci obchodníka hodí. Z mého pohledu je důležité, aby zájemce měl obchodní talent, aby byl důsledný, ale taktní... A samozřejmě se hodí určitá dávka osobního šarmu. Nezbytná je alespoň základní znalost problematiky železniční dopravy a ochota učit se novým věcem a od zkušených manažerů odkoukat i jejich obchodní strategii. Významnou devizou je pak znalost cizích jazyků, protože zákazníci dnes počítají s tím, že dokážeme zajistit přepravu jejich zboží po celé Evropě.

» S kterými útvary ČD Cargo primárně spolupracujete?

Obchodník musí komunikovat napříč celou firmou. Zároveň bych tuto komunikaci rozdělila do dvou rovin

– na tu každodenní s dispečerským aparátem, odborem řízení přeprav, odborem podpory prodeje, provozními jednotkami – a na tu strategickou. O té každodenní již byla zmínka výše, proto bych se zaměřila na tu strategickou. Připravujeme řadu projektů, o kterých je nutné, aby se vědělo napříč celou společností. Některé projekty si vyžadují investice například do vozového parku, je proto nutné připravit podklady pro stanovení jejich návratnosti. S tím, jak se rozšiřuje naše teritoriální působnost, musíme řešit i interoperabilitu hnacích vozidel. Aby se nestalo, že obchodník domluví přepravu z Belgie a teprve poté se ukáže, že je není jak zajistit. To se vlastně týká i personálu a kapacit. Stejně tak je důležité se navzájem informovat o tom, že jsme o některou přepravu přišli nebo že přeprava zanikla. Má to velký vliv na kapacity, které lze efektivně využít jinde, a dopad na tržby. My naopak očekáváme od ostatních informace například o připravovaných výlukách, o mimořádných událostech, a podobně.

» Jak probíhá vyjednávání o cenách na rok 2023? V čem jsou tato jednání letos specifická?

Obchodní jednání jsou v letošním roce mimořádně těžká. Samozřejmě to souvisí se současnou geopolitickou situací a rostoucími cenami nákladových vstupů. Už v průběhu letošního roku jsme museli dvakrát přistoupit k revizi cen a významně zdrazit musíme i ceny pro rok 2023. S naší cenovou politikou jsme seznámili zákazníky na obchodní konferenci ve Špindlerově Mlýně, se zástupci velkých firem pak jednal a jedná i TOP management naší firmy. Všichni samozřejmě chápou důvody ke zdrazování, všichni přikyvují, že je to hrozné, jak rostou ceny energií nebo náhradních dílů, ale stejně všechna obchodní jednání představují boj o každé procento, o každou korunu navýšení. Naši obchodníci jsou nyní pod velkým tlakem, proto jsme je vybavili argumentací důvodů zdrazování, různými podklady všeobecného a ekonomického charakteru. Já osobně spoléhám na jejich obchodní zkušenosti, které už několikrát prokázaly a pevně věřím, že tomu tak bude i tentokrát. Jen je to letos prostě opravdu hodně těžké, protože musíme zdrazit a zároveň i udržet maximální objem profitabilních přeprav.

Děkuji za rozhovor
Připravil: Michal Roh

Nákladní doprava ve staropackém uzlu

Nejprve něco málo k samotnému železničnímu uzlu. První vlak do Staré Paky přijel roku 1858. Železniční stanice proti dnešním dnům byla naprosto odlišná, a to pouze se třemi dopravními kolejemi. Tehdy se jednalo o téměř bezvýznamnou železniční stanici ležící na trati z Pardubic přes Jaroměř do Liberce.

V roce 1869 začalo budování nové trati společností Rakouské severozápadní dráhy z Velkého Oseku přes Chlumec nad Cidlinou a Ostroměř do Trutnova. K protnutí obou tratí došlo právě ve Staré Pace. Současně zde začala velká přestavba stanice, která tím získala charakteristickou dispozici do

poměrně silná nejen tranzitní nákladní doprava. Několik párů průběžných nákladních vlaků z Hradce Králové do Liberce, dále po dvou párech manipulačních vlaků ze Staré Paky do všech směrů, dvě staniční zálohy. S příchodem devadesátých let zaznamenala nákladní doprava postupný pokles, který v roce 2010 vygradoval a poslední turnusová staropacká lokomotiva 742.148 byla převedena na výkony do Trutnova. Tímto historickým mezníkem zůstal z celé té nákladní dopravy pouze manipulační vlak v režii turnovských náležitostí do Staré Paky a zpět, tedy samozřejmě včetně místních obsluh. V následujících letech byla místní vozba i nadále omezována, a to přede-



„Elektronik“ 743.002 s odpoledním Mn 84107 Stará Paka – Lázně Bělohrad vyfotografovaný před Novou Pakou.

tvary „V“, již si zachovala dodnes. Na liberecké straně kolejiště vznikla vodárna s parní čerpací stanicí a velká výtopna s točnou. Provoz po této rozsáhlé rekonstrukci byl ve stanici zahájen od 1. června 1871. V roce 1906 byla dokončena místní dráha Skalsko – Mladá Boleslav – Lomnice nad Popelkou – Stará Paka. Ve staropacké stanici vyrostla nová malá výpravní budova místní dráhy, a to včetně nástupiště. Připojením této lokálky se z původně malého nádraží stala velká uzlová stanice. Roku 1925 byla osazena vjezdová mechanická návěstidla s předvěstmi, ale zároveň došlo k odstranění odjezdového návěstidla, čímž se Stará Paka stala stanicí bez odjezdových návěstidel a tento stav trval celých 87 let až do roku 2012. Při absenci odjezdových návěstidel dával pokyn k odjezdu osobně venkovní výpravčí.

V dobách motorové trakce na přelomu osmdesátých a devadesátých let minulého století byla skrz Starou Paku

všim v závislosti na postupné modernizaci dráhy z Turnova do Jaroměř, která byla završena samotnou rekonstrukcí stanice Stará Paka. Rekonstrukce znamenala nejen kompletní obnovu železničního svršku, ale i dálkové řízení železničních stanic. V té době už byla obsluha okolních stanic Horka u Staré Paky a Nová Paka v režii pracoviště ČD Cargo v Hradci Králové. Lomnici nad Popelkou obsluhovala turnovská lokomotiva řady 742 z Libuně a Košťálov naopak noční obsluha od Kořenova s „elektronikem“. Samotná Stará Paka potom o nákladní vlaky přišla téměř úplně, výjimku představovala přístavba cisterny s PHM pro místní „depo“, a to ze směru od Nové Paky náležitostmi pracoviště Hradec Králové, jak bylo napsáno výše. Úsek ze Staré Paky směrem na Roztoky u Jilemnice byl již od roku 2011 bez pravidelné nákladní dopravy. Tedy možná trochu paradoxně s výrobou automobilů ve Vrchlábí, tedy přes-



Fotografie z Roztok u Jilemnice představuje odkloněný průběžný nákladní vlak z Hradce Králové do Kunčic nad Labem s lokomotivami 750.013+275.



Další „elektronik“ 743.007 s dopoledním Mn 84107 z Turnova byl zvětšen nedaleko Roškopova, který je dnes součástí obce Stará Paka. Jako určitou zajímavost můžeme dodat, že fotografie byla pořízena na úpatí vrchu, který nese poněkud netradiční název „Nad Nádražím“ a dosahuje nadmořské výšky 468 metrů.

něji řečeno s nařízením vlády České republiky o povinné zimní výbavě automobilů, což v případě automobilky ve Vrchlábí a nutnosti převozu vozidel z výrobního závodu na nakládku do stanice Vrchlábí byl i pomyslný hřebíček do rakve všem těmto přepravám.

Ale zpět z minulosti do dnešních dnů. S přelomem let 2019 a 2020, s dokončenou rekonstrukcí nejen samotné dráhy z Turnova do Jaroměř, ale i přilehlých železničních stanic na této trati,

loha z Hradce Králové s obsluhou nákladíště se zastávkou Sadová, kterou lze vzhledem k propustnosti dráhy provádět primárně až ve večerních hodinách. Samotný Chlumec nad Cidlinou a Nový Bydžov je obsluhován také od Hradce Králové, ale po „hlavním tahu“.

Poslední změna v oblasti Staré Paky možná trochu paradoxně přišla s redukcí osobní dopravy na úseku Libuň – Lomnice nad Popelkou, kde byl mimo sezónu zaveden tzv. nulový gra-

konec i obsluha Lomnice nad Popelkou byla přetrasována od Staré Paky. Tímto krokem došlo po mnoha letech k pomyslnému návratu „zálohy“ do staropackého uzlu. Pravidelná nákladní doprava se nevrátila pouze na úsek ze Staré Paky do Roztok u Jilemnice, resp. do Martinic v Krkonoších. Na jilemnickou lokálku zajišťují nákladní vlaky ČD Cargo ze směru od Trutnova, stejně jako do celé oblasti Podkrkonoší. Nicméně určitou výjimkou jsou výluky, kdy nákladní doprava nemá možnost průjezdu od Trutnova směr Pílníkov, resp. Kunčice nad Labem. V těchto případech je zaváděn odklon vlaků Pn 62301 a 62300 z Hradce Králové přes Starou Paku zpravidla do Kunčic nad Labem, kde si zátěž „rozebere“ místní záloha, která po dobu výluky provádí i obsluhy okolních železničních stanic. Víceeméně k odklání pravidelných spojů ČD Cargo od Hradce Králové přes Starou Paku ve směru „Krkonoše“ a naopak dochází téměř každý rok, výjimkou nejsou i dvě výluky v průběhu platnosti GVD.

Za zmínku stojí i občasná přeprava šterku z kamenolomu v Košťálově. Tyto přepravy jsou náhodné, realizované na základě objednavatelů stavebních prací na železničních tratích v širokém okolí. Například v roce 2022 jel šterk z Košťálova přes Jaroměř do Trutnova nebo do Kopidlna, konkrétně na trať společnosti AŽD Kopidlna – Dětenice – Dolní Bousov.

Text a foto: NT



Mapa: Milan Koska
— tratě s pravidelnou nákladní dopravou
— tratě bez pravidelné nákladní dopravy

se opět naskytl možnost návratu nákladní dopravy do staropackého uzlu. Nejprve šlo o změnu koncepce obsluhy úseku Železný Brod – Stará Paka – Nová Paka, která se opět vrátila do denní doby, tedy pouhým vyseparováním od kořenovského nočního manipulačního vlaku. V lednu 2022 byla obsluha stanice Horka u Staré Paky navrátna do režie turnovského „manipuláku“. Dílem tuto skutečnost umocňoval i pokles přeprav dřevní hmoty na zpracování do Horky u Staré Paky, ale také téměř nulový obrát vozů ve stanici Mostek. Další změna přišla v červnu, kdy byla obsluha Lázně Bělohrad přiřazena k obsluze Nové Paky, čímž došlo ke zrušení „okružního“ manipulačního vlaku Hradec Králové – Lázně Bělohrad – Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové. Samotná Ostroměř je dnes obsluhována pouze podle potřeby formou ad hoc vlaků, zde jde především o přepravy obilnin. Do Hořic a Hněčevsi jezdí večerní zá-

fikon vlakové dopravy. Tím pádem nepojížděný náročný horský úsek lokálky pod vrchem Tábor skýtal pro nákladní vlaky nemalé adhezní potíže, a tak na-



Další královehradecká dvojice 750.287+235 v teplém podzimním odpolední nedaleko Staré Paky

Nová lokomotivní řada ČD Cargo – řada 242 „plecháč“

Díky dodávce elektrických jednotek RegioPanter a následně Moravia začal u ČD útlum řady 242. Během dvou až tří let klesne jejich potřeba z přibližně 50 lokomotiv na několik málo posledních kusů. Nepotřebné lokomotivy se postupně dostanou do majetku ČD Cargo, které je dokáže provozovat v nákladní dopravě ještě dlouhou dobu, protože se počítá i s jejich vybavením palubní částí vlakového zabezpečovače ETCS. V současnosti ČD Cargo kupuje prvních 9 lokomotiv řady 242 a začne tedy provozovat lokomotivní řadu, kterou ještě ve svém lokomotivním parku nemělo.

V sedmdesátých letech 20. století elektrifikace jižních částí Československa trakční soustavou na střídavý proud zvyšovala potřebu odpovídajících lokomotiv. Proto byla Škodě Plzeň zadána výroba dalších lokomotiv pro provoz na této soustavě. Lokomotivy řady 240 byly osvědčené, ale z důvodu vysoké ceny skelného laminátu, jenž byl použit na jejich lokomotivní skříň, bylo rozhodnuto o použití ocelové skříně. Byla tedy užitá mírně upravená lokomotivní skříň z lokomotivy řady 123 vyráběné v roce 1971, a to nové lokomotivě 242 vyneslo i její přezdívku „plecháč“. Lokomotivy se vyráběly pod továrním označením 73E. První série třiceti strojů byla dodána roku 1975. Druhá série zahrnovala 26 lokomotiv a ČSD ji převzaly v roce 1979. Třetí sérii třiceti lokomotiv ČSD převzaly v roce 1981. Celkem bylo dodáno 86 lokomotiv, přičemž stroj původního značení S 499.0286 byl poslední vyrobenou lokomotivou ŠKODA první generace. Zároveň jde o poslední lokomotivy, které se ještě obešly bez elektroniky. Někoho trochu může mást značení lokomotiv 242.2xx, když bylo lokomotiv pouze 86. Je to dáno tím, že v původním značení lokomotivy nedostaly samostatnou řadu, ale jen o 200 zvýšené číslo řady 240, například S 499.0201. Bylo to proto, aby byla zdůrazněna příbuznost s řadou 240 a při přechodu na nové značení sice dostaly samostatnou řadu, ale dvojka jim stále zůstala.

Zpočátku byly všechny stroje dislokovány pouze v depech Plzeň a České Budějovice, odkud zajišťovaly provoz na přilehlých tratích. Postupně se však lokomotivy této řady dostaly i do Brna a Jihlavy. Po vzniku ČD Cargo celá řada zůstala u ČD, ČD Cargo dostalo do majetku jen stroje řady 230 a 240. Bylo to dáno tím, že řada 242 byla primárně určena pro výkony v osobní dopravě, i když v jižních a západních Čechách je bylo možné spatřit i v čele nákladních vlaků.

Lokomotivy 240 a 242 jsou po technické stránce téměř identické. Došlo pouze k vypuštění elektrodynamické brzdy a úpravě na pomocných pohonech. Lokomotivní skříň je ale provedena zcela odlišně. Laminátovou skříň nahradila běžně řešená skříň zhotovená ze svařovaných ocelových plátů. Na obou bočních skříních jsou umístěny žaluzie a nad nimi tři páry malých obdélníkových oken na obou stranách. Spodní část skříně tvoří ocelový příhradový svařovaný rám, nesoucí na čelních narážecích a tažné ústrojí, které je již provedeno dle vzoru traťových lokomotiv ŠKODA druhé generace. K rámu skříně jsou otočnými čepy připojeny dva hnací podvozky. V roce 1975 již dodala Škoda podobné lokomotivy typu 68E s podvozky II. generace pro BDŽ, celkově šlo o modernější lokomotivy než řada 242. U ní jsou použity podvozky generace první. Důvo-



Ani v minulosti nebyla vozba nákladních vlaků lokomotivami řady 242 běžnou záležitostí. Na snímku z 30. října 1999 je zachycen „plecháč“ 242.265 v Citicích.

Foto: Martin Boháč



Stanoviště strojvedoucího lokomotivy řady 242

Foto: Petr Říha

dem byl výslovný požadavek ČSD, které požadovaly unifikaci s již provozovanými lokomotivami střídavé trakce. Po první sérii se ještě uvažovalo o výrobě další série s modernějšími podvozky II. generace, nakonec ale všechny série byly vyrobeny stejné. Podvozky jsou dvounápravové s dvoustupňovým vypružením a s celosvařovanými rámy. Přenos tažných a brzdových sil mezi skříní a podvozky je realizován pomocí tažných tyčí uchycených jedním koncem k rámu podvozku a druhým koncem k rámu skříně a zajišťujících současně vyrovnávání nápravových tlaků. Dvojkolí o průměru 1 250 mm jsou obručového provedení s hvězdicemi. Pružiny primárního vypružení jsou šroubové, doplněné ve svislém směru hydraulickými tlumiči. Druhý stupeň vypružení je řešen listovými pružni-

cemi. Dva trakční motory v každém podvozku jsou vůči nápravám plně odpruženy. Lokomotiva je vystrojena ruční brzdou, samočinnou tlakovou brzdou soustavy DAKO DK-GP a přímočinnou brzdou. Ručně je brzděno pouze jedno dvojkolí pod příslušným stanovištěm. Samočinná tlaková brzda je ovládána dvěma brzdíči DAKO BS2, přímočinná brzda je řízena dvěma brzdíči DAKO BP. Brzdový rozvaděč je typu DAKO LTR. Stlačování vzduchu pro pneumatickou soustavu zajišťují dva dvoustupňové pístové tříválcové kompresory 3 DSK 100 s elektrickým pohonem. Trakční transformátor typu 1 SLH 61-5063-47 je zčásti zapuštěn do podlahy strojovny. Mezi stropem strojovny a samotným transformátorem je umístěno veškeré jeho příslušenství. Regulace výkonu lokomotivy je vysokonapěťová, tedy na primárním vinutí

transformátoru. Požadovaný výkon je nastavován přepínáním odboček na autotransformátoru, následně proud vstupuje do trakčního transformátoru, kde je napětí upraveno v rozsahu přibližně 0 až 1 000 V podle zařazeného jízdního stupně. Přepínání odboček zajišťuje pneumatický servomotor s elektropneumatickými ventily, řízený ze stanoviště strojvedoucího pomocí řídicího kontroléru. Celkem má strojvedoucí k dispozici 32 jízdních a 4 šuntovací stupně.

Lokomotivy jsou vybaveny systémem vícečlenného řízení, které ovšem v osobní přepravě nebylo používáno, proto je na některých strojích již nefunkční, případně zcela odebráno. ČD Cargo ale vícečlenné řízení používá běžně, proto dodané lokomotivy podle svého technického stavu projdou nejen revizními opravami a instalací mobilní části zabezpečovače ETCS, ale i zprovozněním vícečlenného řízení. Mimo to je třeba zvýšit i komfort pro strojvedoucí, takže dojde i na rekonstrukci stanoviště a dosazení klimatizace. Lokomotivy budou sloužit jako náhrada řady 230, u které se s dosazením mobilní části zabezpečovače ETCS nepočítá, proto se postupně přesune do země, kde takový zabezpečovač ještě dlouho nebude potřeba. Přejme „plecháčům“ mnoho odjetých kilometrů v barvách ČD Cargo na stále se rozšiřující síti střídavé napájecí soustavy.

Petr Říha

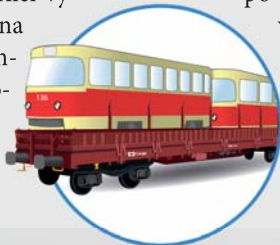
Technické údaje

Výrobce	Škoda Plzeň
Rok výroby	1975–1981
Vyrobeno ks	86
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'
Trakční systém	25 kV–50 Hz
Délka přes nárazníky	16 440 mm
Služební hmotnost	84 t
Regulace výkonu	odbočkami na primární straně transformátoru
Typ trakčních motorů	9 AL 4446 iP
Typ trakčního transformátoru	1 SLH 61-5063-47
Trvalá tažná síla	173 kN
Trvalý výkon	3 080 kW
Maximální rychlost	120 km/h

Zajímavosti z provozu

Přeprava vojenské vlečkové lokomotivy

Ve středu 23. listopadu 2022 se na cestu do Týniště nad Orlicí vydala ze svého domova na vlečce někdejšího vojenského letiště Bechyně vojenská vlečková lokomotiva 742.530, přezdívaná „Matylda“. Lokomotiva,



kteřá na vlečce sloužila nepřetržitě od svého vyrobení v pražském ČKD od roku 1985, vyjela s vlečkovými vlaky po zhruba 4,5 km dlouhé vlečce z letiště k předávacímu kolejišti u tzv. odbočky Dolina na místní dráze Tábor – Bechyně naposledy v roce 2021. Poté se bohužel stala ne-

provozní a v letošním roce zde byla nahrazena lokomotivou 742.517 zapůjčenou právě z Týniště nad Orlicí. „Matylda“ ještě jako nová zažila v dobách plného provozu letiště na vlečce intenzivní provoz, který sestával nejen z přepravy leteckého paliva, ale i dalšího „proviantu“ potřebného k provozu letiště i životu vojáků na něm sloužících. Po ukončení leteckého provozu v roce 1992 a změně využití areálu na základnu ženijního vojska provoz na vlečce značně zeslábl a omezuje se jen na sporadické návozy a odvozy vojenské kolové techniky. Na vlečce v Týništi nad Orlicí bude „Matylda“ prohlédnuta a prozatím zakonzervována, následně bude rozhodnuto o jejím dalším osudu.

Nakládka dřeva v Jesenici

V srpnu a poté ještě v říjnu 2022 proběhla v Jesenici ležící na místní trati Rakovník – Blatno u Jesenice – Bečov nad Teplou poměrně vzácná nakládka dřeva. Nakládány byly vždy trojice vozů řady Roos, které byly od-

váženy zvláště zaváděnými službami z Blatna u Jesenice. Všechny zásilky, s výjimkou poslední, směřovaly do Hněvic, do nově vybudované pily Labe Wood. Ta poslední pak přes Horní Dvořiště mířila do rakouského Ybbs an der Donau. Místní dráha Rakovník – Blatno u Jesenice – Bečov nad Teplou s odbočkou Protivec – Bochova byla uvedena do provozu v roce 1897. Se svojí délkou 88 km (bez odbočky do



Bochova) se jednalo o jednu z nejdelších místních drah v českých zemích. Dnes je pravidelná osobní doprava provozována jen na „hlavní“ trati z Rakovníka do Bečova nad Teplou a nákladní doprava z Blatna u Jesenice do Toužimi, resp. Bochova. Hlavní přepravovanou komoditou je dřevo těžené v okolí dráhy pod majetným vrchem Vladařem.

Martin Boháč



Foto: Martin Boháč



Foto: Ladislav Fríc

Projekt MOMIS – ohlédnutí za rokem 2022

Na konci března letošního roku byla úspěšně dokončena pilotní fáze projektu MOMIS, kdy projektový tým zmigroval, tzn. převedl uživatelský účet a počítač do nově vzniklé domény CDCAD.cz, nainstaloval Microsoft Office 365 a přesunul uživatelský mailbox do cloudového prostředí u prvních 250 uživatelů.

Od té doby jsme výrazně pokročili a k ultimu měsíce listopadu je v rámci celé naší firmy pohledem statistiky za letošní rok zmigrováno:

- 4 037 (60,9 %) uživatelů z celkového počtu 6 631
- 1 260 (58,7 %) pracovních stanic z celkového počtu 2 146
- Migrace se samozřejmě týká i tzv. sdílených mailových schránek, kde jsme dosáhli počtu:
 - 165 (16,3 %) sdílených mailboxů z celkového počtu 1 015
- Z technologického hlediska je nezbytným posledním krokem migrace síťová readresace (změna nastavení a konfigurace síťové infrastruktury) jednotlivých sídel pracovišť, která je zatím hotova pro:
 - 30 (9,9 %) budov z celkového počtu 273

Statistiku migrací lze nalézt na úvodní stránce stávajícího intranetového portálu.

Migrace uživatelů jsou primárně prováděny a řízeny interní kapacitou ČD Cargo reprezentovanou odbory procesního inženýringu (O20) a metodiky a podpory ICT (O26) se současným významným zapojením lokálních techniků IT podpory příslušných dané lokality. Těmto všem kolegům patří velký dík za odvedenou práci. Bez jejich zásadního zapojení, často i nad rámec pracovní náplně by stav migrací rozhodně nebyl takto příznivý.

Původní projektový plán migrací počítal s dokončením na konci roku 2023. Nicméně stávající „rozkročený“ stav, kdy část uživatelů již pracuje v novém prostředí a část ještě nikoliv, není z vícero důvodů optimální (zvýšené nároky na správu prostředí, administrace přístupových oprávnění, zvýšené riziko IT bezpečnosti atd.). Proto byla při zohlednění nabraných zkušeností provedena revize projektového plánu, jejímž výsledkem je ambice migrace uživatelů a sdílených schránek realizovat do června roku 2023 tedy o půl roku dříve.

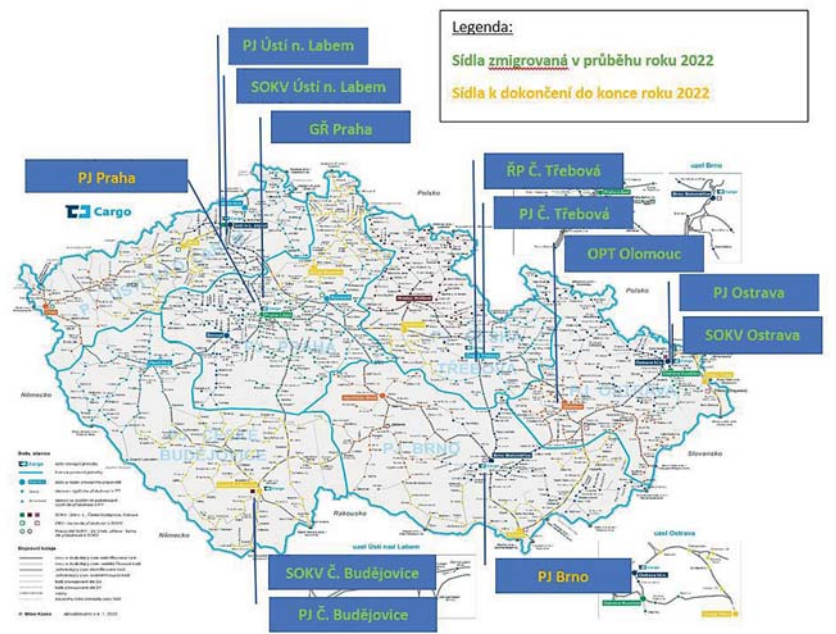
Současně s migracemi uživatelů byly

v průběhu roku intenzivně zahájeny též práce na přesunu tematických a zejména liniových prostor z prostřední staré platformy Share-point 2010 na nový Share-point On-line. Aktuálně jsou již na nový Share-point On-line převedeny liniové prostory odborů GŘ:

- Procesní inženýring – O20
 - Metodika a podpora ICT – O26
 - Bezpečnost provozování drážní dopravy – O22
 - Právní a compliance – O25
 - Obchod – O06
 - Podpora prodeje – O07
 - Řízení přeprav – O16
 - vybraných PJ a PP v rámci migrace
- Do konce letošního roku plánujeme dokončit převedení na nový Share-point On-line odborů GŘ:
- Hospodaření s kolejovými vozidly – O09
 - Controlling a investice – O01
 - Business development – O08
 - Bezpečnost – O30

Dokončení přechodu liniových prostor zbylých odborů GŘ, PJ, PP, SOKV a poboček má společný termín s dokončením migrací tzn. v polovině příštího roku. Tématu a časování přechodu tematických prostor a aplikací ze stávajícího Share-point 2010 se budeme věnovat v některém z dalších informativních článků.

V problematice prostředí Share-point, tzn. přechodu a převodu útvarových složek a zejména pak aplikací stojí za zmínku ještě skutečnost, že v rámci odboru procesního inženýringu byl vytvořen interní dedikovaný tým se specializací na tuto oblast. Toto



interní kompetenční centrum přináší schopnost pružněji reagovat na potřeby projektu a následně i uživatelů v běžném provozu a do budoucna i rozvoji využívání Share-point platformy. Vedlejším pozitivním efektem je v rámci projektu nezanedbatelná úspora provozních nákladů na externí kapacity a do budoucna větší samostatnost pro další rozvoj a vývoj. V této souvislosti lze prozradit, že již vzniká i nový „Intranetový Portál ČD Cargo“.

Implementace on-line prostředí Microsoft 365 je pro firmu velikosti a významu ČD Cargo zásadní nejen pro držení se trendu moderních technologií, ale je to krok velmi důležitý i z po-

hledu IT bezpečnosti, která je kritickým fenoménem současnosti. Věříme proto, že i přes možné dílčí úvodní nedostatky nebo vaši počáteční nedůvěru, přechod na on-line technologii Microsoft 365 přinesl, a ještě v rámci zlepšování přinese vám uživatelům významné zvýšení uživatelského komfortu a pracovní spokojenost s novým kancelářským prostředím.

V případě jakýchkoli dotazů k projektu MOMIS (migracím) nebo MS O365 (Office, Share-point...), jsme vám k dispozici na momis@cdcargo.cz.

S přáním spokojeného prožití Vánoc a všeho nejlepšího v roce 2023 za projektový tým MOMIS.

Marek Kmoch

Vánoční setkání zaměstnanců ČD Cargo

Ve čtvrtek 1. prosince 2022 se v Hudebním divadle v Praze-Karlíně uskutečnilo předvánoční setkání zaměstnanců ČD Cargo. Po dlouhých třech letech covidových omezení jsme se tak opět mohli společně setkat při akci, která je symbolickou formou poděkování vedení společnosti všem zaměstnancům za vykonanou práci v končícím roce.

Slavnostní večer zahájilo prezentační video mapující dosažené výsledky v jednotlivých segmentech přepravy ČD Cargo. Těchto výsledků by však nebylo možné dosáhnout jak bez našich obchodních partnerů, tak také bez obětavé práce všech zaměstnanců. Účastníky večera přivítal předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth, který kromě poděkování popřál všem krásný adventní čas i blížící se Vánoce. Společně pak s ředitelkou personálního odboru Anetou Miklášovou ocenili pracovníky, kterým kromě bezchybného výkonu své profese není lhostejný ani život kolem nás. Čestné uznání a věcné dary za odvalu, slušnost a rozhodnost při řešení nenadálých životních situací letos obdrželi Renáta Šimková, tranzitérka PJ Ostrava a Miroslav Horáček, strojvedoucí PJ Praha. Ještě jednou moc děkujeme a gratulujeme k ocenění.

Téměř tisícovka diváků měla možnost letos zhlédnout muzikál Legenda jménem Holmes, který právě v těchto dnech slaví již 100. představení. Navíc jsme měli tu čest být u premiéry unikátního obsazení hlavní dvojrole Sherlock Holmes / Artur Conan Doyle samotným autorem celého díla, Ondřejem Brzobohatým. Ten kromě již zmíněného libreta, textů a hudby tak navíc ovládl i herecky a pěvecky jeviště Hudebního divadla Karlín. Připomeňme i jeho hvězdné kolegy, Annu Fialovou, Ivanu Chýlkovou, Petra Vaňka, Jaromíra Dulavu, Jaroslava Kretschmerovou a další.

Příběh muzikálu je z velké části založen na skutečných událostech. Vztah Conana Doylea s Holmesem obsahuje vše, co je člověku lidské: lásku, nenávisť, žárlivost, obdiv, pomstu a odpuštění.

Milým a příjemným překvapením byla pro všechny diváky návštěva ministra dopravy České republiky Martina Kupky, který vážil cestu, aby osobně poděkoval celému ČD Cargo nejen za dosahované výsledky a příkladnou spolupráci, ale i za pomoc postižené Ukrajině. Společně s Tomášem Tóthem pak uzavřeli oficiální část večera. Sváteční a pohodový večer umocnil vynikající catering, výborné víno a originální dárky na rozloučenou.

Krásné Vánoce vám všem!

Zdeněk Šiler

Závodní kariéru odstartoval díky ČD Cargo

Westernové ježdění má hluboké kořeny pocházející z USA. Kovbojové museli ukázat svou obratnost na koních na dobytčářských rančích. Postupem času vznikla řada soutěží, kde mezi sebou jezdci soutěžili o to, který je obratnější a rychlejší. V současné době je westernové ježdění na koních považováno za sport. Věnuje se mu i náš zaměstnanec, pan Karel Hurtík.

► Pane Hurtíku, můžete našim čtenářům vysvětlit, v čem přesně spočívá westernové ježdění?

Westernové ježdění vychází z anglické drezury, kdy musí každý jezdec předvést veškeré chody koně spolu s překážkami, které jsou pro koně připravené v podobě branek, můstek, přenášení břemene apod. Kůň je hodnocen i za kvalitu chodu, přeskoků ve cvalu, reakci na jezdce a chování.

► Jak dlouho se věnujete westernovému ježdění na koni?

Tento rok bude mým dvanáctým ročníkem. Jako každý jezdec, i já jsem začal anglickým jezdeckým stylem, ale postupem času jsem přešel na westernové ježdění, protože mě celý život lákal divoký západ.

► Je nám známo, že jste v této oblasti získal i nějaká ocenění. Můžete nám prosím, některá z nich jmenovat?

Svou závodní kariéru jsem odstartoval díky sponzoringu ČD Cargo. Minulý rok jsme se dostali s koněm JÍŘINKOU do TOP 10 na Mistrovství České republiky ve westernové dre-



zuře. Ve vojenské exhibici si další náš kůň HERA vydobyl 4. místo a prezidentské ocenění, jež bylo předáno na galavečeru nejlepších sportovců. Dále jsem v loňském roce při předávání ocenění mistrům jezdeckého sportu dostal zvláštní ocenění SRDCAŘ. Letos jsme dosáhli až na vicemistra ČR ve freestyle reiningu ve vojenském provedení jízdy.

► Je tato záliba sezónní záležitostí nebo jezdíte po celý rok?

Standardně se jezdí od dubna do listopadu. Práce s koněm a jeho péče však vyžaduje celoroční nasazení.

► Jak časově náročná je tato atraktivní činnost? Jako strojvedoucí, který pracuje na směny, si musíte čas dobře zorganizovat, abyste měl čas a energii na ježdění. Jak to řešíte v tomto případě?

Náročnost tohoto koníčku je obrovská. Bohužel žádná dovolená, restaurace, vícedenní výlety apod. Mám vlastní malou westernovou stáj

BRETTY a čtyři vlastní koně, které potřebují opravdu čas a péči. S velkou pomocí a podporou od mé manželky, která taktéž závodí, naši stáj zvládáme udržet v chodu.

► Kam (na jaké akce) se na Vás mohou přijet podívat naši čtenáři (kolegové)?

Určitě mě mohou spatřit na rančích v okolí severní Moravy, na závodech na Čeladné (Prosper Horse Ranch), na ranči Kozlovce nebo i v Opavě na ranči Na Pomezí. Ve volném čase se také věnuji akcím s historickou tematikou. Jedná se především o historické bitvy a předválečné akce z období krále Ludvíka VII., přes období Marie Terezie až po napoleonské války. I zde držím otěže ☺.

A TIP pro naše čtenáře: Na jaře panu Hurtíkovi začíná opět jezdecká sezóna, takže se za ním můžete vydat na výlet a na vlastní kůži zažít divoký západ.

Text: Michala Grünbaum
Foto: archiv Karel Hurtík



Ocenění zaměstnanců pí. Šimkové a p. Horáčka za jejich rozhodnost a odvalu
Foto: Archiv ČD Cargo

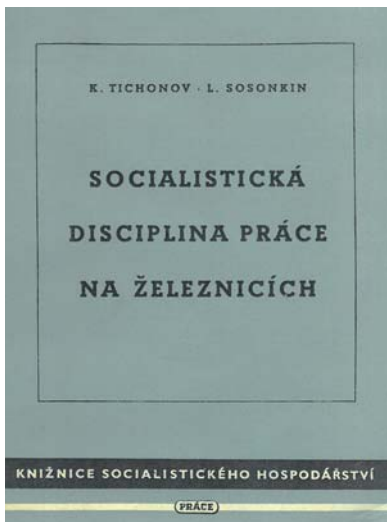
Železniční proměny (31.)

Střípky z doby nedávno minulé



Období vlády jedné strany nebo nesvobody, totalita, socialismus... Názvů pro část našich dějin mezi roky 1948 a 1989 je používáno mnoho. Není smyslem článku hodnotit klady nebo záporny tohoto období, ale spíše se na něj podívat očima železničního historika a přiblížit mladším generacím tehdejší dění na železnici – zajímavými fotografiemi, citacemi z dobových časopisů apod. – a třeba se i trochu nad některými věcmi pozmát. I když problémy řeší železničáři dnes hodně podobně.

Pro Československé státní dráhy (ČSD) to bylo období realizace značných přepravních objemů na samé hranici dopravních i přepravních kapacit. Jen pro představu – v roce 1985 přepravily tehdejší ČSD téměř 300 mil. tun zboží. Dnes si asi jen stěží před-



stavíme, že na některých tratích musela být dokonce zastavena osobní doprava, aby po ní bylo možné provézt všechny potřebné nákladní vlaky. Týkalo se to např. dvoukolejné elektrizované tratě mezi Břevnem a Trmicemi, výrazně omezena byla osobní doprava také mezi Ústím nad Labem a Lysou nad Labem. Prázdné uhláky do severočeské uhelné pánve byly naváženy i po dnes regionálních tratích např. z Lovosic do Úpořin nebo z Lovosic do Loun.



Stanice Nýrsko vyzdobená budovatelskými nápisy

Foto: SOA Plzeň, pův. archiv ČSD

Doba to byla výrazně poznamenaná ideologií, ať už v podobě uzavírání socialistických závazků nebo třeba přebírání budovatelských metod ze Sovětského svazu apod. Například při používání Luninovy metody si strojvedoucí část závad na parních lokomotivách odstraňovali sami, čímž se snižoval čas potřebný pro opravu lokomotiv. Soudruh Udalov nás zase nabádal k plánované údržbě železničního svršku v zimním období... Poměrně známé bylo také „Hnutí těžkotonážníků“. Co to bylo? Některé čtyři se zavázaly, že svými lokomotivami přepraví najednou více zátěže, než stanovovala norma. „Strojvedoucí Pavel Danko z depa Praha provedl na počest 5. sjezdu SČSP z Nymburka do Olomouce těžkotonážní vlak se zátěží 2 375 tun a zpět do Prahy vlak se zátěží 5 637 tun. Oba vlaky dovezl bez závady včas. Také strojvedoucí V. Šindelář z Prahy za jízdy Pn vlakem při průjezdu stanicí Poříčany, kde byl vypjat proud, vedl vlak tak, že projel touto stanicí se staženým sběračem bez pomoci parní lokomotivy. Těmto soudruhům jistě patří plné uznání.“

Obchodní činnost tak jak ji na železnici známe dnes (prodej a nákup) tehdy neexistovala. Vše se plánovalo. Jak již ale bylo zmíněno, kapacita ČSD byla omezená. Proto není divu, že např. na začátku roku 1962 apeloval náměstek ministra dopravy a spojů Emil Vrtiak

na přepravce: „Od přepravců očekáváme, že si uvědomí svoji povinnost nejen k železničářům, ale k celému národnímu hospodárství a budou důsledněji než dosud zavádět na svých vlečkách mechanizaci ložných prací, organizovat plynulou nakládku a vykládku i o sobotách, nedělich a v noční době a odstraňovat neekonomické přepravy.“

S nedostatkem vozů se potýkali přepravci i ČSD. Představy o tom, jak nedostatek vyřešit, byly zčásti podobné



Pohled na kolejiště dolu Vítězný únor, národní podnik – závod Herkules v roce 1963

Foto: Bedřich Krejčí, ČTK

jako dnes, jen byly o dost více zahalené ideologií. Příkladem může být Třebušická výzva neboli „Výzva havírů z dolu V. I. Lenina a železničářů z Třebušic“. Pracující dolu V. I. Lenina uzavřeli v roce 1962 s pracovníky stanice technických prohlídek a dalšími železničáři z Třebušic vzájemnou dohodu na období osmi týdnů, která se týkala například přijetí opatření k zamezení poškození vozů při nakládce a vykládce nebo oprav vozů kapacitami dolů za účasti vozmistra ČSD apod. V závěru dohody resp. výzvy se praví: „Aby byla zabezpečena přeprava uhlí i ostatních substrátů ve druhém pololetí 1962 – období před XII. sjezdem KSČ – vyzývají všechny doly a přepravce: aby zajistily urychlenou nakládku a vykládku vagonů, zamezily poškození vagonů, odstranily předržování vagonů. Vyzývají podniky, které mají prostředky k drobným opravám na vagoněch, aby za účasti



Těžkotonážníci z depa Cheb s uhelným vlakem

Sbírka: Michal Roh

a dohledu pracovníků železnic prováděly opravy přímo v závozech a snížily počet správkových vozů. Vyzývají stranické, odborové a mládežnické organizace, vedení podniků, závodů a železnic v celé republice, aby stejným způsobem zlepšily oběh vagonů, aby pravidelně denně spolu

hodnotily účinnost opatření a pružně odstraňovaly nedostatky. Tato opatření necht' se stanou náplní socialistických závazků těchto závodů.“

Soutěžilo se však nejen v plnění Třebušické výzvy. Např. kolektiv Brigády socialistické práce Julia Fučíka z Velkého Oseka se zavázal rozřadit 50 000 vagonů bez nehody, příslušníci ZO Českého svazu mládeže ve vozovém depu Brno se zavázali zlepšit svoji práci na počest XII. sjezdu KSČ. V praxi to znamenalo, že odpracovali jednu směnu zdarma na opravách vozů. Začátkem roku 1963 se obrátil krajský výbor KSČ v Jihomoravském kraji na všechny základní organizace s výzvou: „Každému komunistovi konkrétní stranický úkol v rozvoji materiální výroby.“ Zaměstnanci provozního oddělení Brno se rozhodli spojit tuto akci s nejdůležitějšími úkoly z železniční dopravy, a tak zvýšenou péčí věnovali plnění grafikonu na hlavním tahu Břeclav – Česká Třebová a Brno – Havlíčkův Brod, především pak jízdám dělnických vlaků, rychlíků a vlaků s prázdnými vozy do pánve...

Michal Roh



Pomoc železničářů zemědělcům – sušení sena v Holoubkově

Foto: SOA Plzeň, pův. archiv ČSD

Foto měsíce



„Noční setkání generací“ zachytil objektivem svého fotoaparátu Radek Hortenský. Snímek byl pořízen v Děčíně krátce po půlnoci 19. srpna 2022 a my jsme jej vybrali jako prosincové foto měsíce.

Lokomotivy ČD Cargo v retro nátěrech

S rozdělením Českých drah na osobní a nákladní dopravu v roce 2007 vstoupilo v platnost i nové barevné řešení nátěrů hnacích vozidel všech řad. Jak u ČD, tak i u dceřiné společnosti ČD Cargo dominuje na všech hnacích vozidlech primárně modrá barva. Cestující veřejnost, mnohé zákazníky a v neposlední řadě i příznivce železnice však vždy zaujme určité vybočení od zažitého stereotypu, kdy se místo zcela běžné lokomotivy na vlaku objeví barevně zajímavý nebo reklamou polepený stroj. V současné době plně nejmodernějších technologií lze téměř okamžitě fotografii přes mobilní telefon nejen pořídit, ale i okamžitě sdílet na internetu nebo sociálních sítích. V tento okamžik se z původně obyčejné fotografie snadno a rychle stává svým způsobem reklama.



Jednou z lokomotiv řady 742 v původním nátěru je stroj 742.438, který Tomáš Sagner vyfotografoval 9. června 2021 v Novém Městě nad Metují.

Prosazování nátěrových výjimek však přicházelo postupně. Nejprve se několik vozidel objevilo u dopravce České Dráhy, posléze u IDS Cargo. Zapomenout nesmíme samozřejmě na menší dopravce, kteří provozují nostalgické jízdy nebo podnikají v úzkém portfoliu příležitostných přeprav. U dopravce ČD Cargo byl vývoj v oblasti retro nátěrů trochu pomalejší. Mezi prvními se představila „jednička laminátka“ (230.001), posléze „hrbatá“ (130.027) a ústecká „uhelka“ (122.001). Reakce na sebe nenechala dlouho čekat a rázem se všechny možné internetové galerie začaly plnit pěknými fotografiemi těchto vozidel, což dalo možnost vzniknout i různým fotografickým soutěžím, pod záštitou odboru podpory prodeje ČD Cargo. Všechny pořízené fotografie zároveň doplňují ty všední vznikající pro potřeby dopravce a v rámci různých prezentací a reklam.

S ohledem na to, že ohlas na retro nátěry byl více než pozitivní, vyvstala myšlenka rozšířit výjimku i na vozidla motorové trakce. Jako první motorová lokomotiva v původních barvách přišel z ŽOS Zvolen brněnský „brejlovec“ 750.163. V pořadí druhou retro motorovou lokomotivou byl opět „brejlovec“ 750.338 v celočerveném nátěru. Tento stroj v těsném sledu následovali zástupci řady 742.

Dříve, než se budeme věnovat jednotlivým retro strojům, musíme zmínit, že v původních nátěrech z devadesátých let jezdí ještě celá řada našich lokomotiv. I ty pak přispívají k pestrosti železničního provozu na našich tratích.

„Brejlovci“

750.163

„Brejlovec“ s původním označením T 478.3163 byl vyroben v ČKD Praha pod výrobním číslem 9159 v roce 1974. K 31. červenci 1974 byl z výroby převzat k ČSD do stavu LD Brno-dolní. Od 1. ledna 1988 byla lokomotiva, v rámci změny systému označování hnacích vozidel, přeznačena na 753.163 a o čtyři roky později byl stroj přistaven na rekonstrukci, která obnášela změnu vlnového vytápění z parního na elektrické včetně regulace výkonu lokomotivy. V té době lokomotivy depa Brno měly velmi pestrá vozební ramena, konkrétně směrem na Bylnici, Jihlavu, Českou Třebovou. S víkendovými vlaky se zajížděly až na Ostravsko. 15. července 1997 byla lokomotiva převzata do stavu DKV Valašské Meziříčí, PJ Valašské Meziříčí pro zvládnutí povodňových odklonů na Ostravsku, nicméně po necelém měsíčním působení se vrátila zpět do Brna. Na začátku

roku 1998 stroj zamířil pro změnu na krátkou zápujčku do DKV Ústí nad Labem, PJ Děčín a o rok později byl stroj převzat do stavu DKV Česká Třebová, PJ Česká Třebová, odkud se k 4. červenci 2000 přesunul pod DKV Liberec, PJ Trutnov.

Zde se začala psát další velmi zajímavá historie lokomotivy, která zde pod Krkonošemi vystřídala „původní trojkové brejlovce“ (753). Kromě těžkých uhelných vlaků do elektrárny v Poříčí stroj vozil relativně pravidelně nové „Škodovky“ z Vrchlabí nebo naopak opačným směrem polotovary z mladoboleslavské Škody do Vrchlabí. Po ukončení těchto přeprav se po mnoha letech lokomotiva vrátila do osobní vozby. Kromě v té době začínajících rychlíků v klasických soupravách mezi Trutnovem a Jaroměří byla též nasazena na tzv. náhrady za motorové vozy 852, 853 na úctyhodném vozebním rameni Trutnov – Pardubice a Pardubice – Havlíčkův Brod. V roce 2007 s rozdělením ČD přechází 750.163 opět k nákladní vozbě a záhy se vrací zpět do Brna, resp. pod správkárnu Břeclav (SOKV Ostrava). Tímto se lokomotiva částečně vrátila do svého původního působení, byť již na zkratších vozebních ramenech. Konkrétně se jednalo o nákladní vozbu na ramenech Břeclav – Znojmo – Retz, později i na odklonech Znojmo – Jihlava, případně na pravidelné vozbě Brno – Kyjov, ale příležitostně bylo a stále je možné tento stroj spatřit v čele manipulačního vlaku do Velkých Opatovic nebo na večerním „manipuláku“ do Nedvědice. S ohledem na špatný stav původního



V rámci opravy ve Zvolenu byl stroj s číslem 750.163 opatřen zeleno-šedým retro nátěrem. V případě této lokomotivy se nejedná o návrat do původní barevné kombinace, lokomotiva totiž opustila brány výrobního závodu v červeném kabátě, který později vyměnila za „korporát“ ČD Cargo. Retro nátěr má za cíl připomenout tradici výroby těchto lokomotiv v ČKD Praha. V mezistaničním úseku Žďrec nad Doubravou – Chotěboř byla lokomotiva vyfotografována 26. února 2020. Foto: Lukáš Růžička



S „brejlovcem“ 750.163 se můžeme často setkat i v čele objednaných fotovlaků. Jeden z nich se 8. května 2022 vydal po „Vláře“ z Brna do Nemočic a Koryčan.
Foto: Michal Roh

červenožlutého nátěru prošel „brejlovec“ přelakováním do korporátního nátěru ČD Cargo. V tomto nátěru bylo možné lokomotivu vidat až do roku 2019, kdy byla odeslána na generální opravu do ŽOS Zvolen. Od roku 2020 jezdí 750.163 v původním zeleno-šedém nátěru a kromě výše uvedených výkonů lze lokomotivu spatřit i na pracovišti ČD Cargo v Havlíčkově Brodě, kde zajišťuje například přepravu surového dřeva na pilu ve Ždírci nad Doubravou nebo zpět přepravu dřevní štěpky.

750.333

„Brejlovec“ výrobního čísla 9876 opustil brány tehdejšího závodu ČKD Praha v roce 1976 pod inventárním číslem T 478.3333. Působíštěm této lokomotivy byla tehdejší Severozápadní dráha – lokomotivní depo Hradec Králové. V roce 1992 prošel stroj rekonstrukcí na elektrické vytápění vlakových souprav a byl přeznačen na 750.333. Určitou zajímavostí je nátěr lokomotivy, který v druhé polovině devadesátých let byl z tehdejšího „unifiku“ (červeno-žlutá) přelakován do atraktivní modro-bílé kombinace se žlutým pruhem do tvaru blesku. V těchto barvách stroj působil na pracovištích Letohrad a Hradec Králové, kde kromě turnusové vozby směr Meziměstí nebo Jesenícko zajišťoval také vozbu měřicího vlaku po různých tratích České republiky. V roce 2007 připadla lokomotiva dceřině společnosti ČD Cargo



Zajímavá příprěž „brejlovců“ 750.333 a 750.163 (ještě v původním Cargo nátěru) přijíždí 13. listopadu s nákladním vlakem do stanice Brno dolní nádraží.
Foto: Jan Fránek



V době uzávěrky přílohy prosincového Cargováku byla lokomotiva 750.333 stále ještě v opravě v Břeclavi. Připomeňme si jí tedy alespoň snímkem pořízeným 30. září 2021 u zastávky Sobiňov.
Foto: Jakub Makovský



Retro lokomotiva 750.338 projíždí 15. února 2021 Starým Šachovem s manipulačním vlakem z Brniště do Děčína Starým Šachovem.
Foto: Petr Malý

a byla nasazena na Nymbursku a Mladoboleslavsku. S příchodem modernizovaných 753.7 byl stroj 750.333 přesunut na pracoviště v Břeclavi. Zde se jeho působnost rozšířila až na Znojemsko, Havlíčkovobrodsko, ale i na výkony kolem moravské metropole Brna. V roce 2021 započala generální oprava stroje, při které prošel obnovou i jeho dnes již legendární a specifický nátěr. Po dokončení opravy se s tímto strojem budeme opět setkávat nejen na jihu Moravy, ale třeba i na Vysočině, podobně jako s „brejlovcem“ 750.163.

750.338

Tento „brejlovec“ pod výrobním číslem 9881 a označením T 478.3338 byl z ČKD Praha převzat do stavu tehdejších ČSD LD Chomutov 27. října 1976. Další historický mezník stroje přišel v roce 1994, když prošel v ŽOS Česká Třebová rekonstrukcí, při které byl původní parní agregát PG 500 pro vytápění souprav osobních vozů nahrazený alternátorem. Od 26. ledna 1994 lokomotiva již s novým označením 750.338 opět brázdila koleje na výkonech chomutovského depa, převážně v čele osobních vlaků podél řeky Ohře. K 1. červenci 2004 byla přidělena do stavu DKV Ústí nad Labem a její působíště se změnilo na Liberec, kde setrvala víceméně až do roku 2007, kdy připadla do stavu nově vzniklé společnosti ČD Cargo, pod Středisko údržby hnacích vozidel Ostrava. Během několika let prošla provozním pracovištěm Břeclav, posléze Hradec Králové a následně Nymburk, který již spadá pod správu údržby SOKV Ústí nad Labem. Od roku 2019 probíhají v ŽOS Zvolen



Občas se „brejlovec“ 750.338 podívá i mimo oblast Lužických hor. Například 22. dubna vezl úsekem Čejkovice – Kněžice prázdnou soupravu pro nakládku vojáků a vojenské techniky v Podbořanech.

Foto: Ladislav Fric



Při zkušební jízdě 18. června 2021 poutala lokomotiva 742.007 pozornost novotou zářícím lakem.

Foto: Dalibor Palko

hlavní opravy lokomotiv řady 750 ČD Cargo a v druhé polovině roku 2020 přišla na řadu i 750.338. Oprava, a to včetně nátěru, byla dokončena na sklonku roku 2020, a tak se dá říct, že symbolicky poslední den roku 2020 stroj překročil státní hranice Slovenské a České republiky. Později byl přepraven z Břeclavi do SOKV Ústí nad Labem. První nasazení však přišlo až později, když v noci z 12. na 13. února 2021 byl uveden do provozu a ráno vystaven na vlak Mn 86121 z Děčína do Brniště. Od 15. února 2021 je lokomotiva nasazena v aktivní službě na pracovišti v Děčíně, především na vozbu manipulačních vlaků na ramenech Děčín – Česká Lípa – Jablonné v Podještědí a Děčín – Rumburk – Šluknov.

„Kocouři“

742.007

Lokomotiva 742.007 opustila brány výrobního závodu ČKD Praha v roce 1977 pod výrobním číslem 9970. Lokomotivu převzalo 31. října 1977 tehdejší LD Bohumín a zde „kocour“ zdomácněl až do rozdělení ČD. V prosinci 2007 pak lokomotiva připadla pod SOKV Ostrava. Tento stroj, podobně jako dalších pět depa Bohumín, vynikal svým netradičním tzv. bohumínským nátěrem, přičemž každý z pěti strojů byl v trochu odlišné barevné kombinaci, tedy i snadno na dálku rozpoznatelný. Bohužel tato flotila se na přelomu milénia rozpadla a tyto barevně velmi zajímavé lokomotivy byly redislukovány na různá pracoviště od Pardubic až po Cheb. Pouze lokomotiva



„Kocour“ 742.007 je v současné době nasazován na manipulační vlaky na Ostravsku. 3. srpna 2021 se objevil v čele Mn 80032 z Ostravy do závodu BIOCEL Paskov.

Foto: Marcel Baltiár



Mechanické návěstidlo odbočky Obora tvořilo 8. září 2021 kulisu jízdě Mn 84563 z Velelib do Městce Králové. V čele „manipuláku“ stanula v tento den novým lakem zářící 742.333.

Foto: Petr Malý

742.141 přešla v rámci SOKV Ostrava pod pracoviště Břeclav a na Ostravsku zůstala pouze sedmička. Její prvotní nasazení bylo poněkud fádni, zpravidla šlo o zálohy v uzlu Bohumín, posléze Ostrava, čímž se její působení rozšířilo i o zajímavé výkony, jako je například vozba manipulačních vlaků Ostrava – Frenštát pod Radhoštěm nebo nasazení na pracovišti Studénka, jež provádí obsluhu místních lokálek do Budišova nad Budišovkou, Šenova u Nového Jičína, ale také přepravu vápence ze Štramberku. V roce 2010 také 742.007 asistovala při odklonech na sklonově náročném úseku přes Ženklovu do Veřovic. Jelikož i vzdálenější pracoviště jako například Krnov patří pod SOKV Ostrava, dostal se tento nevšední stroj i na výkony v podhůří Jeseníků. 2. srpna při vedení „manipuláku“ z Krnova do Bruntálu došlo u Brantic k zahoření lokomotivy, čímž bylo její působení na Krnovsku definitivně ukončeno. Pozdější redislukace „katrů“ 753.7 ukončila nasazení i ostatních 742 v této oblasti. Po následné opravě byl stroj opět nasazen na Ostravsku. Na jaře roku 2021 byl v CZ LOKO původní bohumínský nátěr obnoven a lokomotiva se vrátila zpět na Ostravsko.

742.333

Lokomotiva 742.333 byla dodána z ČKD Praha jako T 466.2333 dne 31. července 1983 pod výrobním číslem 12767. Technicko-bezpečnostní zkoušku vykonala 16. srpna 1983 a byla nasazena



Lokomotiva 742.333 působí se soupravou naložených automobilů velice fotogenicky. Veleliby – 26. srpna 2022.

Foto: Tomáš Baierl

doucnu bude možné tuto elegantní lokomotivu spatřit například i na vlečce pískovny Střeleč, případně na dalších výkonech v okolí Turnova.

„Elektronik“

743.008

Ozubnicové motorové lokomotivy řady T 426.0 (715) určené pro provoz na trati Tanvald-Kořenov byly velmi složité a díky zahraniční konstrukci měly i řadu odlišných technologických uzlů. Proto bylo zajišťování jejich provozu obtížné a již od sedmdesátých let se uvažovalo o jejich náhradě. Když se k tomu v osmdesátých letech přidal i stále se zhoršující technický stav z důvodu nedostatku náhradních dílů, byla potřeba nových adhezních lokomotiv neodvratná. Proto v roce 1986 zadalo Federální ministerstvo dopravy vývoj a výrobu deseti lokomotiv nové řady T 466.3 (743), které měly být odvozeny z řady T 466.2 (742) a v elektrické části měly vycházet z upravené lokomotivy T 466.2369 (742.369), zkušebně vybavené elektronickým regulátorem. Výroba nových lokomotiv proběhla v letech 1987 až 1988 a na jaře 1988 bylo všech 10 lokomotiv 743.001 až 010 předáno do tehdejšího LD Liberec. S útlumem vozby nejen na „zubačce“, ale i v okolí Liberce, přešlo několik strojů 743 na pracoviště Most a Děčín, a to včetně popisované 743.008. S koncem česko-budějovických „bardotek“ vyvstala potřeba adekvátní náhrady především na Volarsku, čímž se redислоkační šest „elektroniků“ dostalo až do jižních Čech, konkrétně šlo o čísla 003 až 009. V roce



O víkendu 2. – 3. července 2022 se lokomotiva 743.008 stala perlou oslav 120. výročí zahájení provozu na ozubnicové dráze z Tanvaldu do Kořenova.

Foto: Matyáš Brůžek



Nejen „elektronik“ 008 se může chlubit zajímavým nátěrem. V březnu 1992 byla při opravě po těžké nehodě opatřena netradičním modro-bílým nátěrem i lokomotiva 743.010.

Foto: Antonín Němeček

v lokomotivním depu Bohumín na zdejších zálohách. V devadesátých letech byla předána do Valašského Meziříčí, resp. do strojové stanice Hodonín, kde vystřídala legendární „pilštyky“. Mimo jiné vozila ropné vlaky na ždánické lokálce. Po útlumu expedice ropy a s poklesem přeprav v okolí Čejče, přešla přímo pod pracoviště Břeclav, kde jsme ji mohli spatřit na různých výkonech do Znojma, Jihlavy a nejdále až do Havlíčkova Brodu. Od roku 2009 patří pod SOKV Ústí nad Labem. Nejprve byla nasazena na pracovištích Most a Chomutov, například v čele manipulačních vlaků do Bochova nebo Toužimi, kde ve dvojici odvozila například první přepravy štěpky pro teplárnu v Plzni. Posléze byla přidělena na pracoviště ČD Cargo Nymburk.

Dne 1. prosince 2020 byla přistavena na hlavní opravu do společnosti CZ LOKO, kde obdržela původní retro nátěr, ve kterém vyjela z výrobního závodu, tzv. vzor 1988. Předání lokomotivy dopravci ČD Cargo po generální opravě proběhlo 9. srpna 2021. Následně se stroj vrátil do aktivní služby na pracoviště ČD Cargo v Nymburce. Zde bylo možné lokomotivu 742.333 spatřit na výkonech pod pracovištěm Kolín, kde odvezla několik manipulačních vlaků v trasách Kolín – Uhlířské Janovice nebo Kolín – Kutná Hora – Zbraslavice, případně Kutná Hora – Čáslav – Skovice. Po návratu do Nymburka se retro stroj objevuje s „manipuláky“ na křínecké lokálce, na autovlácích z Mladé Boleslavi a dalších výkonech. V bu-



Na zajímavém souběhu tří železničních tratí před Starou Pakou byl 8. září 2022 vyfotografován „elektronik“ 743.008 s manipulačním vlakem z Turnova do Lázní Běláhořad.

Foto: Jaroslav Havel



S kontejnerovým „nexasem“ do Bratislavy projíždí retro „laminátka“ 230.001 obloukem kousek za stanicí Zaječí (7. listopadu 2020). Foto: Lubomír Novák

2021 postupně prochází většina strojů řady 743 vyšším stupněm oprav, čehož se využilo a retro nátěr se podařilo aplikovat konkrétně na stroj 743.008 s výrobním číslem 15335. Ten byl na opravě v ČMŽO Přerov (subdodávka pro CZ LOKO), kde jsme si ho také 6. června 2022 převzali. Volba laku byla od počátku jasná, primárně šlo o zelenožlutý nátěr, jenž byl s koncem milénia aplikován na většinu lokomotiv řady 743 (s výjimkou 743.002, 010 v modrých barvách a 004, která z úsporných důvodů prošla všemi opravami bez aplikace nového nátěru).

„Laminátky“

230.001 a dvojče 230.061 + 091

O zavedení druhého napájecího systému na tratích ČSD bylo rozhodnuto v roce 1959. Nový systém měl být střídavý jednofázový, o napětí 25 kV při průmyslové frekvenci 50 Hz. Tímto rozhodnutím sledovala vláda ČSR finanční úsporu plynoucí z úspory mědi; nezanedbatelná byla ale také snaha pomoci tehdejšímu Závodům V. I. Lenina (ŠKODA Plzeň) získat další zkušenosti pro vývoj exportních lokomotiv pro jednofázovou soustavu, ačkoliv vývoj lokomotiv elektrické střídavé trakce byl ve ŠKODĚ zahájen již v roce 1957. V roce 1964 byla dokončena šestnáctnápravová střídavá lokomotiva S 699.001, která se stala první lokomotivou s laminátovou skříní na světě. Vedle hmotnostní úspory umožnilo použití skelného laminátu zcela nové výtvarné řešení lokomotivy, které je dodnes unikátní, a to nejen



Úsekem Velký Ratmírov – Mních projíždí 29. července 2021 lokomotiva 230.001 s Pn 44501 (Nymburk – Linz). Foto: Lukáš Strejč



S retro „laminátkami“ se můžeme často setkat na hlavní trati vedoucí přes Českomoravskou vrchovinu. Chladného podzimního rána vyjel nákladní vlak s lokomotivou 230.091 ze Světlé nad Sázavou a míří do Kutné Hory. Foto: Alex Kačora



Dvojče „laminátek“ 230.091 + 061 projíždí 30. června 2022 s „ucelenkou“ aut ze Slovenska úsekem Pohled – Havlíčkův Brod. Foto: Lukáš Růžička

v Čechách nebo na Slovensku. Autorem designu této lokomotivy byl průmyslový designér Ing. Otakar Diblík (1929–1999). V roce 1966 byla konečně dodána první dvacetikusová série traťových univerzálních čtyřnápravových lokomotiv pro napájení střídavým proudem. Nové lokomotivy nesly označení S 489.0 (230). Ještě v roce 1966 byla dodána druhá, tentokrát čtyřicetikusová série a roku 1967 následovala třetí poslední série čítající padesát lokomotiv. Tím však nebyly dodávky střídavých lokomotiv zdaleka u konce – v letech 1968 až 1969 bylo dodáno 120 podobných lokomotiv řady S 499.0 (240).

Lokomotivy řady 230 byly navrženy jako univerzální pro použití především v nákladní a v menší míře i v osobní dopravě. Z výroby byly lokomotivy dodávány do dep Jihlava, Brno-Maloměřice, Plzeň a Bratislava (v souvislosti s pokračující elektrizací). V roce 1982 byly všechny lokomotivy přesunuty do LD Brno-Maloměřice. V roce 1995 byly některé lokomotivy řady 230 přesunuty do DKV Jihlava, které ale v roce 1997 přestalo existovat jako samostatné DKV a přešlo pod správu DKV České Budějovice včetně lokomotiv. Při dělení ČD v roce 2007 přešly všechny „laminátky“ pod ČD Cargo. S „laminátkami“ řady 230 se dnes můžeme setkat, tedy včetně retro stroje 230.001 (výrobní číslo 5284) na vozebních ramenech Brno-Maloměřice – Havlíčkův Brod – Kutná Hora, Brno Maloměřice – Břeclav – Kúty, ale není výjimkou, že se jednička podívá s prů-



Když retro „uhelka“, tak samozřejmě s hnědým uhlím a kde jinde, než na známém fotomístě pod hradem Střekov.

Foto: Antonín Němeček

provedly ČMŽO v Přerově. Stroj s číslem 091 byl převzatý z opravy R3 20. prosince 2021, stroj s číslem 061 z opravy R1 31. května 2022.

„Staročeska“

122.001

Potřeba dalších nákladních elektrických lokomotiv ve druhé polovině šedesátých a na počátku sedmdesátých let stála u zrodu lokomotivní řady E 469.2 (122) a následně i E 469.3 (123). Lokomotivy řady E 469.2 (122) byly dodány v roce 1967, řada E 469.3 (123) následovala v roce 1971. Na poslední vyrobené lokomotivě E 469.3030 byly testovány podvozky II. generace. Tato prototypová lokomotiva byla v roce 1988 přeznačena na řadu 124, konkrétně je značena jako 124.601-6 a slouží na ŽZO v Cerhenicích. V roce 2004 dostala nový slušivý nátěr. Celá série lokomotiv 122.001 až 055 byla a je i nadále pod správou SOKV Ústí nad Labem (dříve LD Ústí nad Labem), nicméně počet provozních strojů se každý rok snižuje a s příchodem ETCS bude provoz těchto „staročesek“ případně trošku hanlivějších přezdivek jako „dřevěný bunkr“, jak občas bývají na Ústecku nazývány, definitivně ukončen.

Lokomotiva 122.001 výrobního čísla 5544 prošla opravou R1 v dílnách ČMŽO Přerov a v retro laku se poprvé představila 13. srpna 2019. Lokomotiva na první pohled zaujme zářivě oranžovými sběrači a spojovacími tyčemi elektrovýzbroje na střeše, červenými trubkami a výky písečníků. Další zvláštností, které si všimne jen



Retro „hrbatá“ 130.027 projíždí 16. června 2021 Dolní Zálezly a v čele Pn 64501 míří po „levobřežce“ do Berouna.

Foto: Miroslav Mencl



Dne 10. srpna 2022 se stroj 122.001 s vlakem v relaci Nádraží Washington – Bohumín-Vrbice blíží do Pardubic.

Foto: Václav Moravec

běžnými nákladními vlaky přes Vysočinu až do Českých Budějovic. Bohužel nasazení na zdejší vozbu ve směru České Velenice, Horní Dvořiště nebo Plzeň je opravdu ve výjimečných případech. Opravu „jedničky“ provádělo SOKV České Budějovice v roce 2014, ovšem pro DPOV Přerov. Lakem byla „laminátka“ opatřena ve Valašském Meziříčí.

Jako pokračování úspěšného projektu „retro laminátka“ 230.001 se později rozhodlo o vytvoření stabilní „retro dvojice“ 230. Prvotní myšlenka vycházela z nedávno modernizované a dnes již korporátní dvojice 230.026+045, která se jako poslední dvojice honosila červeno-krémovým nátěrem, jenž byl doplněn úzkými žlutými pruhy. K realizaci myšlenky na obnovu těchto velmi zajímavých nátěrů posloužil stroj 230.091 (výrobní číslo 5639) a posléze ještě stroj 230.061 (5609), pro určitou odlišnost nebyl na stroji aplikován úzký výstražný pruh. Lokomotivě to na krásu určitě neubralo, ba naopak pouhým okem bystrý pozorovatel rozezná, který ze dvou strojů je na čele vlaku. Obě lokomotivy jsou ve správě SOKV České Budějovice a dle dohody je z nich trvalá dvojice, kterou můžeme spatřit na různých vozebních ramenech z Českých Budějovic do Plzně a Nového Sedla u Lokte. Na opačnou stranu potom z Českých Budějovic na Horní Dvořiště nebo přes Vysočinu do Kutné Hory, resp. Brna-Maloměřic. Doplňme, že opravu obou lokomotiv, včetně laku,



„Staročeska“ 122.001 (E 469.2001) na první pohled zaujme zářivě oranžovými sběrači a spojovacími tyčemi elektrovýzbroje na střeše. 1. července 2021 se s vlakem z Nymburka do Týniště nad Orlicí blíží do stanice Velký Osek.

Foto: Bartoloměj Boška



Týncem nad Labem projíždí lokomotiva 130.027 v čele NEx 60106 Ostrava levé nádraží – Plzeň.

Foto: Václav Moravec

Po dokončení elektrifikace byly do roku 1981 lokomotivy zase postupně vráceny. Lokomotivy byly konstruovány jako univerzální. Z výroby byly lokomotivy dodány do LD Česká Třebová. Roku 2006 bylo několik lokomotiv přesunuto do DKV Ostrava. Po rozdělení ČD přešly všechny stroje řady 130 pod ČD Cargo, do SOKV Ostrava. Společnost SD – KD své stroje deponuje v provozu Tušimice.

Jednou z prvních lokomotiv, která byla podle nového údržbového schématu přistavena do opravy R1, byla lokomotiva 130.027 opravovaná v DKV Česká Třebová. Do opravy byla přistavena 3. února 2018 a vyjela z ní 24. května 2018 v pečlivě obnoveném historickém nátěru, jaký měla, když vyjela z výrobního závodu a 25. dubna 1977 byla převzata tehdejšími ČSD. Připomeňme, že se jedná o jubilejní lokomotivu Škoda s výrobním číslem 7000. Z opravy byla předána 24. května 2018 a 31. května se vydala do domovského SOKV Ostrava. Odtud je nasazována na výkony po celé síti Správy železnic pod stejnosměrnou napájecí soustavou, takže podobně jako řada 122 pronikla ze severu Čech na Moravu, naopak řada 130 expandovala na sever Čech.

„Šestikolák“

182.168

V padesátých letech minulého století začala elektrifikace hlavních tratí bývalého Československa, která v následujících letech postupovala poměrně rychlým tempem. V roce 1958 se začaly



V červnu 2019 vyjela lokomotiva 182.168 z opravy tak, jak vyjžděla v roce 1965 z výrobního závodu v Plzni. Marcel Baltiar tento stroj v retro nátěru vyfotografoval 24. září 2019 nedaleko od česko-slovenské státní hranice v Mostech u Jablunkova.



Lokomotiva 182.168 na postrku NEx 49712 (Čierna nad Tisou – Třinec) v Mostech u Jablunkova – 19. července 2022.

Foto: Petr Malý

pozorný pozorovatel, jsou pouzdra nárazníků v šedé barvě skříně. Ale podle dobových fotografií i to patřilo k originální podobě. Té se samozřejmě nepodařilo dosáhnout ve všech detailech – například popisky na skříně musí odpovídat současným předpisům. A kde se s lokomotivou 122.001 můžeme setkat? Spolu s ostatními kolegy řad 122 a 123 je nasazována nejen na výkony v okolí domovského SOKV Ústí nad Labem, ale s průběžnými nákladními vlaky zajíždí například až na Ostravsko nebo na Valašsko. Je to dáno rozšířením schopnosti provádět běžnou údržbu „staročesk“ i v SOKV Ostrava.

„Hrbatá“

130.027

Vývoj nové techniky určené pro traťové elektrické lokomotivy ŠKODA II. generace byl pomalejší, než se očekávalo, a tak Federální ministerstvo dopravy (FMD) objednalo na rok 1977 čtyřicet lokomotiv nové řady E 479.0 (130), tvořících jakýsi mezistupeň mezi I. a II. generací. Cena jedné lokomotivy tehdy činila přijatelných 3 200 000 Kčs. Kromě ČSD byl významným odběratelem i Severočeský hnědohoulný revír (dnes dopravce SD – KD), který si objednal čtrnáct strojů. Elektrifikace Kadaňsko-Tušimické dráhy, na které měly nové lokomotivy jezdit, se zdržela a všech čtrnáct lokomotiv bylo pronajato ČSD.



Polonizovaný „peršing“ 163.022 v zajímavém nátěru vyfotografovaný 27. července 2019 za stanicí Sebusín.

Foto: Miroslav Mencí

vyrábět šestnápravové lokomotivy určené původně pro těžké rychlíky. Tehdy vyjely dvě prototypové lokomotivy řady 180 (E 669.0). Po změně určení pro těžkou nákladní dopravu byly následovány sériovými lokomotivami řady 181 (E 669.1) a 182 (E 669.2), které již byly určeny přímo pro vozbu těžkotonážních nákladních vlaků na hlavním elektrifikovaném tahu z Prahy do Čierne nad Tisou a staly se na 40 let nosnými řadami pro nákladní dopravu. Při vzniku ČD Cargo měly všechny lokomotivy řad 181 a 182 připadnout do nákladní dopravy a vedení společnosti pochopilo, že je ekonomicky mnohem výhodnější ještě použitelné stroje opravit a pronajmout či prodat, než je sešrotovat. Série oprav a rekonstrukcí lokomotiv řad 181 a 182, prováděných v DPOV Přerov, po kterých byly stroje v úpravě pro provoz v Polsku pronajaty polským soukromým dopravcům, nakonec mnoho strojů zachránila od sešrotování.

V současnosti ČD Cargo provozuje pouze 5 lokomotiv řady 181 a 6 řady 182, protože v roce 2013 došlo k prodeji všech strojů jezdících v Polsku společnosti CD Cargo Poland. Nyní je můžete vidět v Polsku v barvách různých dopravců, které si je od naší dceřiné společnosti pronajímají. Mezi stroji provozovanými ČD Cargo je i lokomotiva 182.168 výrobního čísla 5283, která prošla v roce 2019 opravou R3 v DPOV Přerov a 6. června 2019 vyjela v původním nátěru, který realizovalo DPOV v lakovně ve Valašském Meziříčí. Lokomotiva prožila svůj život, stejně jako ostatní stroje těchto řad, v DKV Česká Třebová a až po vzniku ČD Cargo byla redислоkována do SOKV Ostrava. Sloužila pro přepravu těžkých nákladních vlaků po celé severní části republiky. Dnes slouží zejména na postcích přes česko-slovenskou hranici, v ostravském uzlu, případně se může objevit i na Valašsku a jinde.

„Peršing“

163.035

Lokomotivy řady 163 se začaly ve Škodových závodech vyrábět v osmdesátých letech minulého století pro ČSD. Vznikly jednoduše vypuštěním střídavé části dvousystémové lokomotivy řady 363, takže vůbec neexistoval prototyp této řady. ČD Cargo vlastnilo lokomotivy řady 163 přímo od svého vzniku. Nejsou ovšem totožné s těmi, které na tratích můžete vidět dnes. V roce 2010 začaly z provozu postupně mizet, až nezbyla ani jediná. Nebylo to jejich poruchovostí, to jen všechny byly postupně přestavěny na novou řadu 363.5. Současné lokomotivy 163 ČD Cargo jsou stroje odkoupené od ČD, které pro ně nemělo využití vzhledem k nasazení nových jednotek a vratných souprav. Dočasným řešením byl pronájem do Polska společnosti Przewozy Regionalne, proto byly některé lokomotivy polonizovány společností DPOV. Tento pronájem byl



Jedním z výkonů, na který byla lokomotiva 163.035 nasazena po návratu z „laku“, byla vozba uhelných vlaků z Nádraží Washington do elektrárny Chvaletice a zpět.
Foto: Tomáš Vyplášil

ale v září 2015 ukončen a byl dohodnut jejich odprodej ČD Cargo zároveň s některými „peršingy“ původní řady 162, po výměně podvozků přeznačených na 163.2xx. Obě společnosti se v roce 2015 dohodly na odprodeji 23 lokomotiv

a v roce 2016 došlo k odprodeji dalších 8 lokomotiv. Lokomotivy byly dodány v různých nátěrech, které byly postupně během oprav vyšších stupňů přeměněny buď na korporátní nátěr ČD Cargo, nebo jako třeba u 163.022 byl původní



NEx 60311 „Labe-Odra expres“ Mělník – Brno-Maloměřice – Ostrava-Kunčice (zpravidla noční relace), se 22. září 2022 podařilo díky nepravdělné provozní situaci zachytit v ranních hodinách na viaduktu Mezihoří u Dolních Louček v čele se strojem 363.006.
Foto: Tomáš Kuchta



Nový lak ještě skoro nezaschnul a retro „eso“ 363.006 si to s nákladním vlakem uhání podél řeky Sázavy (22. září 2022).

Foto: Vojtěch Beran

nátěr ČD upraven na kombinaci korporátních nátěrů ČD a ČD Cargo.

Lokomotiva 163.035 výrobního čísla 8168 patří k „nulkovým“ Peršingům, které jsou všechny upraveny pro provoz v Polsku, a proto dislokovány v SOKV Ostrava. Před polonizací jezdila lokomotiva v DKV Česká Třebová na osobních vlacích na rameni Česká Třebová – Praha, a potom na rameni Česká Třebová – Hradec Králové – Jaroměř. V Polsku byla dislokována v depu Toruń a jezdila s osobními vlaky na ramenech Toruń – Varšava – Wrocław – Poznaň. V roce 2021, kdy se připravovala na opravu R1, už byla poslední v původním zeleném nátěru, i když s odlišným pruhem na čele. Po nehodě totiž lokomotiva dostala místo žlutého pruhu krémový. Do opravy ve středisku údržby Česká Třebová ČD byla přistavena 1. září 2021 a vyjela z ní 21. prosince 2021 ve zdařilém původním zeleno-žlutém nátěru. Po vyjetí z opravy absolvovala propagační jízdu po českých kolejích, která měla mezi železničními fotografy veliký ohlas. Poté se vrátila na své výkony do Polska a v České republice ji můžete zahlédnout jen výjimečně, hlavně při jízdách do SOKV Ostrava.

„Eso“

363.006

Podélné rozdělení ČSSR na stejnosměrnou a střídavou trakční napájecí soustavu přineslo problém přechodu mezi těmito soustavami. Proto již v roce 1976 Federální ministerstvo dopravy zadalo plzeňské lokomotivce vývoj a následně výrobu nových univerzálních lokomotiv použitelných v provozu na obou těchto soustavách, již s moderní tyristorovou pulzní regulací. První dva stroje vyjely z bran závodu v roce 1980 pod továrním označením Škoda 69E a o čtyři roky později došlo k zahájení sériové výroby. Do roku 1990 bylo celkem vyrobeno 181 lokomotiv řady 363 (původně ES 499.1), což z nich činí nejpočetnější řadu elektrických lokomotiv dodaných ČSD. V roce 1991 byla připravována další objednávka mírně upravených a zrychlených strojů, která se však z finančních důvodů neuskutečnila.

Lokomotiva 363.006 výrobního čísla 7940 měla na červen roku 2022 naplánovanou opravu R1 u opravce ŠKODA PARS v Šumperku. Opravce na vytvoření retro nátěru úzce spolupracoval, takže 7. září 2022 lokomotiva vyjela z opravy v plné kráse svého historického nátěru. Pokud by někdo všímavý chtěl podotknout, že by lokomotiva měla být vybavena rudými hvězdami na čelech, má pravdu. Součástí nátěru bylo i dodání těchto hvězd, jsou ovšem magnetické a používat se budou jen při výjimečných příležitostech.

Antonín Němeček
Petr Říha
Michal Roh