

Cargovák



Úvodní sloupek

Musíme si pomáhat

Musíme si pomáhat je název českého filmového dramatu režiséra Jana Hřebejka z roku 2000 odehrávajícího se za německé okupace českých zemí. Zároveň je to však slovní spojení, kterým by se měl řídit každý z nás. Příkladem pomoci může být sbírka peněz na nákup vánočních dárek dětem, které přišly o svého rodiče, nebo které jsou zdravotně indisponované. Tato sbírka proběhla v září loňského roku na druhém ročníku „TÝMOVÝCH HER SRDCEM“.

Ráda bych vám všem poděkovala za podporu a práci, kterou jste vynaložili při sbírání peněz na nákup dárek pro děti a rovněž také při balení těchto dáreků a jejich rozvážení. Díky vašemu úsilí se podařilo vybrat 45 600 Kč, což byl dostatek peněz, abychom mohli potěšit děti, které to opravdu potřebují. Dárky byly zakoupeny ve spolupráci s jejich rodiči, při-

čemž děti ukázaly, že sport je nedílnou součástí jejich životů. Kupovali jsme například lyže, skateboard či koloběžku. Mnoho dětí se na dárky těší celý rok a jsem ráda, že jsme díky vám mohli udělat jejich Vánoce krásnější a snad i trošku radostnější. Vaše podpora ukazuje, že máme skvělý tým, který se nebojí udělat něco dobrého pro druhé. Děkuji za vaši lásku a podporu, kterou jste dali těm, kteří to nejvíce potřebují.

Není to však jen o Vánocích. Svoji solidaritu prokazuje při odesílání příspěvků na činnost Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM, prokázali jste ji i při pomoci občanům válkou zasažené Ukrajiny a věřím, že nám všem není lhostejný ani osud lidí postižených ničivým zemětřesením v Turecku a Sýrii.

Ještě jednou děkuji.

ANETA MIKLÁŠOVÁ

Obsah

Hala Lovosice

04 Možnost skladování zboží v hale v Lovosicích je již řadu let součástí nabídky ČD Cargo. Vznik nové JOS s tímto názvem má podpořit aktivní obchodní činnost ve vztahu k logistice, rozšířit portfolio nabízených služeb a také realizované činnosti zefektivnit.



Válka na Ukrajině a ČD Cargo

06 K mediálně velmi sledovaným přepravám patřil v loňském roce odvoz agrárních produktů z válkou postižené Ukrajiny. Vývoz obilí po moři byl významně omezen, železniční doprava se proto stala podstatnou alternativou. ČD Cargo i dceřiná společnost ČD Cargo Logistics byly u toho.



Jsou potřebné nové kapacitní tratě

T To jsou slova Mgr. Jaroslava Flegla, náměstka generálního ředitele Správy železnic pro řízení provozu. Nejen v souvislosti s jeho jmenováním na tuto pozici jsme mu položili několik otázek na aktuální témata.

► **V nedávné době jste byl jmenován náměstkem generálního ředitele pro řízení provozu. Na železnici však nejste žádným nováčkem. Můžete nám přiblížit svoji železničářskou kariéru?**

Mé spojení se železnici začalo již v roce 1992, kdy jsem započal studia na Střední průmyslové škole v Letohradě v oboru Doprava a přeprava. Jednalo se o poslední železniční ročník této střední školy. Po ukončení studií jsem disponoval všemi potřebnými zkouškami (malá a velká komerční, výpravčí), takže jsem mohl nastoupit rovnou do provozu. Začal jsem jako vlakvedoucí osobních vlaků a když bylo třeba, tak i průvodčí nákladních vlaků. Po uvolnění místa výpravčího v železniční stanici Potštejn jsem v této malé malebné stanici autorizoval. Na přelomu milénia jsem sloužil v železničních stanicích Úvaly, Český Brod a Kolín. V roce 2003 jsem přesunul do oblasti podpory řízení. Nejprve na staniční technologii u Oblastně provozního ředitelství Pardubice a následně na generální ředitelství, tehdy ještě Českých drah. V letech 2007 až 2014 jsem si odskočil starostovat do své obce, což ovšem neznamená, že jsem byl od železnice úplně odloučen. Hlavní železniční trať prochází středem naší obce Starý Kolín již od roku 1845 a rozděluje ji na dvě části. S řešením železničního provozu jsem byl i nadále spojen, tentokrát ale z opačného pohledu. Po návratu zpět na železnici jsem působil v různých pozicích při zrodu Centrálního dispečerského pracoviště v Praze na Balabence. V roce 2019 jsem se přesunul opět na

generální ředitelství, nyní již Správy železnic, do oblasti plánování a koordinace výluk.

► **Jaké úkoly před Vámi v oblasti řízení provozu v letošním roce stojí? Počítáte se zapojením dalších tratí do dálkového řízení?**

Úkolů je samozřejmě mnoho. Nerad bych nějaký upozadil, ale asi stěžejní jsou dva. Tím prvním je dokončení a nasazení grafické podoby všeobecných rozkazů, což se týká i změn organizace práce při datovém pořizování jednotlivých instrukcí, včetně zahájení prací na datové výměně těchto pokynů až na stanoviště strojvedoucího. Cílem celého procesu by mělo být odstranění tištěných rozkazů. Cesta to nebude jednoduchá, ale pevně věřím, že hlavní hráči mezi dopravci, mezi kterými jsou České dráhy včetně dceřiné společnosti ČD Cargo, tomu půjdou naproti. Druhým velkým úkolem pro letošní rok jsou čtyři písmenka ETCS, za kterými se schovává velmi mnoho. Intenzivně pracujeme na novém provozním předpisu pro ETCS, což je SŽ D1 část druhá. Plně si uvědomujeme, že dopravci začínají mít čím dál více hnacích vozidel vybavených zařízením ETCS a je třeba ho zkoušet na již vybavených tratích. Aktuálně započalo opětovné školení traťových dispečerů a výpravčích se zaměřením na řešení mimořádných situací. Pro rychlé rozhodování při běžném provozu byly vytvořeny i pomocné checklisty. Co se týče zapojování nových tratí do dálkového řízení, tak aktuálně dokončujeme přepojení do CDP Praha úsek trati Tábor – České Budějovice (mimo), po dokončení aktivace nového zabezpečovacího zařízení v železniční stanici Cheb i tuto stanici a na přelomu léta úsek v uzlu Praha, a to Praha hlavní nádraží – Odb. Balabenka – Praha-Vysočany včetně výhybny Skály. Aktuálně je do CDP Praha zapojeno 632 km tratí z finálního stavu cca 2 000 km a do CDP Přerov 559 km tratí z finál-



Mgr. Jaroslav Flegl FOTO: ARCHIV SPRÁVY ŽELEZNIC

ního stavu cca 1 100 km. Ve finálním stavu je počítáno se zapojením cca 1/3 tratí do CDP. U zbylých 2/3 tratí je počítáno s řízením z Regionálních dispečerských center a případně dle předpisu SŽ D3. To vše je řečeno ve vztahu ke konvenčním tratím. Vysokorychlostní tratě budou celé zapojeny do Centrálních dispečerských pracovišť.

► **Velký problém pro plynulost provozu představují výluky. Jaké největší nás v roce 2023 čekají a jaká opatření přijala Správa železnic, aby eliminovala jejich negativní vliv?**

K největším akcím z pohledu omezení nákladních dopravců pro rok 2023 patří určitě dokončení nového mostu a opravy tunelu mezi stanicemi Děčín východ a Prostřední Žleb. Samozřejmě také dlouhodobá modernizace trati v údolí Labe na německé straně. Ve střední části naší republiky končí modernizace úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí a na vý-

chodě modernizace trati Lanžhot – Kúty, kde budou práce na českém území dokončeny na podzim letošního roku dle plánu a bude se čekat na slovenskou část, kde jsou určitá stavební zpoždění. Pokud se budeme bavit o eliminaci negativních dopadů, a to nejen u velkých akcí, ale i běžných údržeb, tak zde je to proces komplexní a společný. Provozovatel dráhy sice předkládá návrhy a řešení, ale bez odladění a projednání s dopravci nemůže být výsledek nikdy přijatelný. Celý tento proces běží na denní bázi a musím zde poděkovat všem zaměstnancům ČD Cargo, kteří se na něm podílejí, protože to není nikterak jednoduché.

► **Do Vaší gesce spadá i uzavírání smluv s dopravci. Jak hodnotíte vztahy s dopravci, zejména pak s ČD Cargo?**

Aktuálně máme pro vstup na koleje Správy železnic uzavřeny smlouvy se 119 dopravci. Co se týče vztahů, tak ty jsou velmi pracovní a dobré. Je třeba si uvědomit, že železnice je sama o sobě historicky složitý proces a v posledním období je na ní kladeno stále více nových legislativních povinností majících přímý vliv na administrativní náročnost, a to na obou stranách. Paradoxně právě zvyšující se administrativní náročnost výrazně brzdí samotné zrychlování tempa, které panuje všeobecně v segmentu dopravy.

► **Co myslíte, že je nutné udělat, aby mohl být převeden větší objem zboží ze silnice na železnici?**

Kapacita. Toto prosté slovo mluví o všem. Je třeba urychlovat všechny projekty, kde lze zvýšit kapacitu dráhy. Všeobecně se jedná o příměstské aglomerace a vytížené části koridorů. Příkladem mohou být akce jako Libeňský přesmyk, zdvoukolejnění tratě Velký Osek – Hradec Králové – Týniště nad Orlicí – Choceň a pokračování nové stopy směr Ústí nad Orlicí, nebo hodně diskutované téma vysokorychlostních tratí. Ponechme stranou všechny přínosy vysokorychlostních tratí a podívejme se na celou záležitost z ryze praktického pohledu. Je třeba konstatovat, že nám opravdu chybí další kapacitní trať mezi Prahou a Brnem, nové spojení s Německem, nebo další trať mezi Přerovem a Polskem, a to vše jen z pohledu aktuálního stavu objednávky a kapacity pro nákladní vlaky. Ano, jsou potřebné nové kapacitní tratě.

PŘIPRAVIL: MICHAL ROH



Pohled do jednoho ze sálů CDP Praha FOTO: ARCHIV SPRÁVY ŽELEZNIC

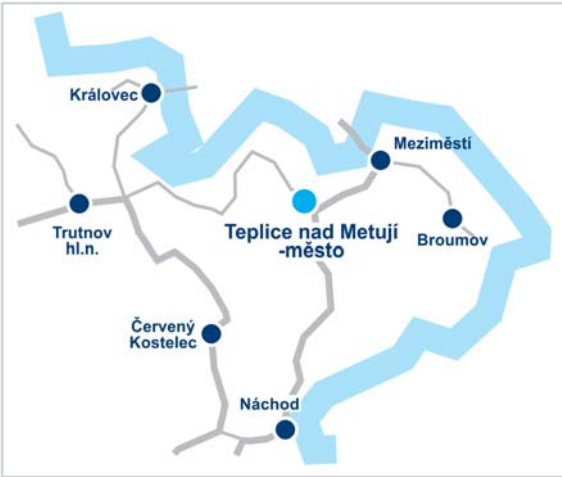
Přepravy uhlí do Teplic nad Metují

Tarifní bod Teplice nad Metují město leží na lokální trati spojující od roku 1908 Teplice nad Metují s Trutnovem. Provoz na této lokálce nebyl nikdy příliš silný, reprezentovalo ho několik párů smíšených vlaků denně.

Až s motorizací a rozvojem turistického ruchu došlo k oddělení osobní a nákladní dopravy. Nákladní vlaky přepravovaly především dřevo, písek nebo len. Od počátku však nebyly zaned-

batelné ani přepravy černého uhlí vytěženého v Radvanicích a ve Chvalči. Navíc z místní dráhy odbočovala od roku 1912 vlečka do poříčské elektrárny. Ale nechme historie.

V současné době provozu na trati jednoznačně dominuje osobní doprava. Motorové soupravy v úseku Teplice nad Metují – Adršpach bývají v létě přeplněné turisty, zaváděny jsou i zvláštní vlaky z polské Wrocław. Oproti tomu nákladní dopravou trať ožívá jen několikrát do roka. Při výlukách na hlavní trati jsou přes Adršpach vedeny odklonové vlaky, podle potřeby je obsluhována zastávka s nákladištěm Teplice nad Metují město. Zde má sídlo místní „uhlíř“, firma Myška Stavby. Ta se primárně, jak vyplývá z názvu, věnuje stavební a projekční činnosti, zároveň však zásobuje uhlím maloodběratele v okolí Teplic. Objem přeprav pomalu roste. Zatímco v roce 2015 bylo do Teplic přepraveno



pouze 340 tun hnědého uhlí, v loňském roce to bylo přes 600 tun. Vrcholu přeprav bylo dosaženo v roce 2017 s objemem téměř 850 tun. Vozí se především nízkosíraté uhlí ze Severočeských dolů – Dolů Bílina, využívány jsou dvounápravové vysokostěnné vozy řady Es.

Obsluha „města“ je podle potřeby prováděna četami manipulačních vlaků Mn 83474 jedoucích z Týniště nad Orlicí do Meziměstí a Broumova, zpravidla tedy dopoledne v pondělí, středu nebo pátek. Zastávka s nákladištěm Teplice nad Metují město leží na trati s řízením provozu dle předpisu D3 (Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy), sídlem dirigujícího dispečera jsou Teplice nad Metují. Před odjezdem si proto strojvedoucí musí sjednat podmínky posunu mezi dopravami (PMD). V Teplicích nad Metují měste je pouze jedna kusá kolej o délce 275 metrů, na kterou jsou ložené vozy sunuty. Pokud se zároveň provádí odsun prázdných vozů, posunový díl zpět do 1,6 km vzdálených Teplic nad Metují sune.

MICHAL ROH
FOTO: TOMAŠ SÁGNER

Zajímavosti z provozu

Lokomotivy řady 186 na vlacích ČD Cargo

V rámci zajištění výkonů v zahraničí si společnost ČD Cargo v závěru roku najala další lokomotivy od společnosti Akiem, konkrétně stroje

řad 186 a 189. První lokomotiva 186.367 byla převzata 22. září 2022, druhý stroj téže řady pak 7. října loňského roku. TRAXXy druhé generace jsou primárně nasazovány na intermodální vlaky z Lovosic do terminálu v Lehrte a dále do

Rotterdamu, neboť disponují vybavením pro provoz v Nizozemsku. Lokomotiva 189.156 převzata 22. prosince 2022 je primárně určena pro vozbu vlaků naší rakouskou pobočkou.

Další z najatých lokomotiv 189.841 je od začátku ledna v provozu u dopravce CD Cargo Poland, ale setkat se s ní můžeme i s nákladními vlaky na Ostravsku.

Od společnosti AKIEM by měla být ještě převzata do nájmu 1 lokomotiva řady 186 a 3 lo-

komotivy řady 189. Provozní určení třetí „stosmdesátčestky“ je obdobné jako u předchozích dvou lokomotiv této řady, tzn. primárně pro česko-německé přepravy s dalším využitím pro vlaky směřující do/z Nizozemska. V případě lokomotiv řady 189 budou i další kusy směřovat na posílení vozby v Rakousku. Zvažováno je jejich případné zapojení i do česko-polských přeprav.

MICHAL ROH



FOTO: MICHAL ROH ML.



FOTO: DANIEL KUCZOB

Představujeme útvary generálního ředitelství ČD Cargo (12.)

Hala Lovosice

K 1. listopadu 2022 přibyla v organizační struktuře ČD Cargo nová JOS, Hala Lovosice. Provoz lovosické haly byl zahájen v roce 2010. Hala se postupně zaplňovala zbožím, provoz se však s ohledem na situaci na trhu skladovacích prostor stal neefektivní. Bohužel smlouvu s developerem nebylo možné vypovědět. Dnes si novou jednotku organizační struktury představíme a podíváme se i podrobněji na důvod jejího vzniku.

Skladovací hala v Lovosicích se vyznačuje vysokým standardem pro provozování logistických činností. Nabízí skladovou plochu 42 000 m², světlou výšku pro skladování 8,5 m, podlaha má únosnost 7,5 t/m². Nakládku do kamionů je prováděna v 25 „gejtech“, vjezd do budovy pro navesovou techniku umožňuje krytou boční nakládku. Velkou výhodou je 350 metrů dlouhá kolej přímo v hale. Nakládku a vykládku zboží z železničních vozů tak nepodléhá výkyvům počasí. V Lovosicích jsme schopni nabídnout překládku z železničních vozů do kamionů/kontejnerů, a to do váhy jednoho kusu až 5 tun. V hale je zároveň paletový regálový systém s maximální ukládací výškou 8,5 m. Co se techniky využívá ve skladu týče, tak využíváme téměř výhradně manipulační techniku s pohonem na plyn případně na elektřinu. Jedná se o čelní vozíky o nosnosti od 1,5 t do 5 t a o retracky s nosností 1,2 t a zakládací výškou až v 8,5 m. Kromě klasických palet jsme schopni speciálními kleštěmi manipulovat papírové role až do váhy 5 tun nebo buničinu. Je zapotřebí zmínit možnosti využití služeb do-



Celkový pohled na skladovací halu v Lovosicích FOTO: MICHAL ROH

časného celního skladu. Naším zákazníkům jsme schopni nabídnout komplexní služby ve vztahu ke zboží pocházejícímu nebo směřujícímu do třetích stran. Zboží pro partnera můžeme dočasně skladovat v režimu celního skladu, provádět uvolnění do volného oběhu, nebo naopak podávat žádosti k propuštění do režimu vývozu. Také v případě E-commerce zášilek jsme schopni poskytnout komplexní a především konkurenceschopné služby: Od vykládky kontejnerů, po systémový příjem, vyclení, dekompletaci, sorting, labeling a následnou expedici prostřednictvím balíkových operátorů.

Důvodů ke vzniku samostatné JOS Hala Lovosice byla celá řada. Tím hlavním však byla potřeba vyčlenění logistického provozu ze správy

Provozní jednotky. Hala Lovosice patří pod PJ Ústí nad Labem spádově z titulu polohy a vzhledem k největšímu spravovanému zákazníkovi, společnosti Mondi. Vyčleněním jsme kolegům z PJ uvolnili ruce, aby se mohli věnovat svému core businessu, tzn. zabezpečení dopravních a přepravních služeb. Z auditu logistického provozu, který se konal v létě 2022, vyplynulo, že forma řízení, na které se podílelo jak odpovědné PJ, tak i společnost ČD Cargo Logistics, není vhodná a brání dalšímu rozvoji. Podmínkou dalšího rozvoje haly je totiž zcela průhledný a transparentní pohled na její výkony. Ten bychom bez vyčlenění nezískali. Separátní controllingový pohled na hospodaření JOS pomáhá jít více do hloubky jednotlivých nákladů, což umožňuje relevantněji vyhodnotit



Vykládka papírových rolí z železničních vozů FOTO: MICHALA GRÜNBAUM

vhodnost vynaloženého nákladu, a to co do výše, tak do podstaty vůbec.

V lovosické hale se pracuje ve dvousměnném režimu od pondělí do pátku, tj. od 6 do 22 hodin. V případě potřeby je ČD Cargo schopno nabídnout i víkendový provoz. Aktuálně máme zavedeny víkendové směny, kdy vykládáme z železničních vozů zboží zákazníka Mondi, abychom podpořili jejich nepřetržitou výrobu. Vše skutečně záleží na potřebách našich obchodních partnerů a rádi vyjdeme vstříc všem, kteří mají zájem o naše služby. Ve dvou směnech pracuje 22 lidí a logistickou administrativu zajišťuje 5 kolegů. Celý chod JOS Hala Lovosice pak zabezpečuje tým 4 lidí. S ohledem na zvyšující se obsazenost skladových ploch a vzhledem k různým potřebám našich partnerů plánujeme na letošní rok zvýšení počtu pracovních míst. V minulosti jsme se v Lovosicích potýkali s vysokou fluktuací, co se skladníků týče. To se nám v posledních měsících podařilo zastavit.

A ještě než předáme slovo řediteli nové JOS, panu **Ondřeji Švandovi**, musíme zmínit i reference, kterými se na poli skladování může ČD Cargo pochlubit. Naším největším zákazníkem je společnost Mondi, pro které skladujeme hotové výrobky, role s papírem. Máme zkušenosti i se skladováním buničiny a s manipulací a skladováním svitků ať plechů, nebo drátů. Poskytujeme rozličné služby pro různé zákazníky v odvětví automotive, skladovali a překládali jsme už i pneumatiky. Máme mnoho zkušeností s logistikou skeletů železničních vozidel Bombardier. Překládali jsme rovněž Big Bagy s různými zemědělskými komoditami.

► Řekněte nám, čím se lovosická hala ČD Cargo odlišuje od konkurence?

V obecné rovině se naše hala zase až tak moc od jiných hal neliší. Výhodou je samozřejmě krytá vlečka. To, čím se od konkurence chceme odlišit, je komplexnost poskytovaných služeb. Poskytovatelé logistických služeb se na trhu dělí především podle svého primárního zaměření. ČD Cargo by tak logicky patřilo jen na železnici. A právě z tohoto „škatulkování“ bychom rádi vystoupili s tím, že jediná „škatulka“, kam bychom do budoucna rádi patřili, je „komplexní poskytovatel logistických služeb se specializací na železniční přepravu.“ Potřeby obchodních partnerů totiž nekončí tam, kde končí koleje. Máme ve skupině několik dceřiných společností, které poskytují rozličné služby. My, jako Hala Lovosice, chceme toto portfolio služeb nabízených skupinou ČD Cargo rozšířit o skladovou logistiku. Dalším faktorem, který nás skutečně odlišuje od konkurence, je to, že naprostou většinu potřeb spojených s dopravou a skladováním jsme schopni poskytnout ve vlastní režii. Tedy bez nutnosti využívat služeb dalších subdodavatelů, kde kvalita poskytovaných služeb nemusí být automatická a garantovaná.

► Jakým způsobem byste chtěl stabilizovat personální zabezpečení lovosické haly?

V první řadě jsme museli upravit mzdové ohodnocení. Zde musím vyzdvihnout přístup celého



Ondřej Švanda FOTO: MICHALA GRÜNBAUM

představenstva společnosti ČD Cargo i spolupráci s personálním odborem. Dále se nám podařilo dosáhnout zavedení vícesložkové mzdy, která nám více pomáhá odměňovat za kvalitně odváděnou práci a za nepřetržitě odpracované roky. Máme tedy nyní nástroje, kterými dokážeme poděkovat za dobrou práci, kterou moji kolegové v Lovosicích odvádějí. Novou komponentou smluvních mezd je nyní i výkonová odměna na základě KPI. S kolegy právě intenzivně pracujeme na odladění měsíčních KPI. Cílem je maximální transparentnost. Tedy, že

skladník přímo ovlivňuje svou mzdu svým výkonem a přístupem k práci a v jakýkoliv okamžik je sám schopen zjistit, zda plní dle norem, nebo naopak jestli je v porovnání s kolegy méně produktivní. Rád bych také zmínil kolektivního ducha a ochotu přijímat nutné změny. Jsem velmi rád, že skutečně všichni zaměstnanci Haly Lovosice změny nejenom že vítají, oni je dokonce vyhlížejí. Sami se ptají, kdy budeme moci registrovat první vlivy způsobené těmito změnami a jak se těšit, že se jim práce zjednoduší. Jakákoliv transformace je vždy složitá a o to více, pokud je někde resistance. Za Hala Lovosice ale mohu s klidným svědomím konstatovat, že pokud jsou zaměstnanci ČD Cargo zvaní jako „modrá armáda“, tak všichni zaměstnanci Haly Lovosice jsou skvěle fungující četa připravená na veškeré logistické operace.

► Jak se Vám podařilo nastavit spolupráci s ostatními útvary ČD Cargo?

Rozhodně si nedovolím tvrdit, že se nám vše již podařilo. Ta cesta, na kterou jsme se vydali vyčleněním JOS Hala Lovosice z PJ Ústí nad Labem, nedávno započala a ještě chvilku po ní půjdeme. Největší podporu cítíme z PJ Ústí nad Labem, a za to jsme opravdu vděční. Nezastírám, že jsem však na počátku měl obavy, jak rychle se nám podaří etablovat ve struktuře ČD Cargo. Od 1. ledna 2023 míra naší „nezávi-

stlosti“ ještě více narostla a díky kolegům z oddělení controllingu a IT jsme přestříhli pomyslnou pupečnickovou šňůru od PJ a snažíme se o první vlastní ekonomické krůčky. Dnes největší pozornost upíráme směrem ke spolupráci s oddělením procesního inženýringu, jelikož oblast IT nebyla v minulosti pro potřeby logistického provozu plně koncepčně vyřešena. Od čeho si hodně slibujeme, je spolupráce s odborem business development.

► Plány do budoucna? Krátkodobé, střednědobé?

Máme mnoho plánů závislých na krocích, které nás v letošním roce čekají nebo které již realizujeme. Ať už je to vyjednávání o podobě další spolupráce s klíčovými zákazníkem, společností Mondi, nebo třeba jednání o podmínkách pokračování nájmu s majitelem společností P3 parks. Já se snažím věci vidět vždy v tom lepším světle, proto věřím, že to, co jsme si pro letošní rok předsevzali, je dosažitelné a úkoly stanovené představenstvem společnosti se nám podaří splnit. Krátkodobým plánem je stabilizace provozu a řádné etablování nové JOS do stávající struktury společnosti. Součástí krátkodobého plánu je i zvýšení obsazenosti a zlepšení ekonomických ukazatelů. Ve střednědobém horizontu bychom rádi položili první kameny dlouhodobější spolupráce s jednotlivými partnery.

MICHAL ROH

Bezpečnost v železničním provozu

1) Výběr nejzávažnějších mimořádných událostí (MU) za 4. čtvrtletí 2022

- Dne 5. prosince 2022 došlo v železniční stanici Kolín (trať Česká Třebová – Praha-Libeň) za jízdy posunového dílu dopravce ČD (Regionova) k nerespektování návěsti zakazující posun na seřadovacím návěstidle Se 49, k násilnému přestavení výhybky číslo 309, ke srážce se sunutým posunovým dílem dopravce ČD Cargo a k vykolejení jedné osy předního podvozku sunutého nákladního vozu. Při MU byl zraněn strojvedoucí ČD a vznikla při ní značná škoda na drážních vozidlech.



- Dne 8. prosince 2022, došlo v železniční stanici Brno-Maloměřice (trať Odb. Brno-Židenice – Havlíčkův Brod) za odjezdu vlaku nákladní dopravy Nex 60310 dopravce ČD Cargo k vykolejení tří nákladních vozů na výhybce číslo 48. MU se naštěstí obešla bez újmy na zdraví zaměstnanců, ale vznikla při ní značná škoda na drážních vozidlech a zejména na železničním svršku. Příčina vzniku mimořádné události je předmětem šetření.



- Dne 11. prosince 2022 došlo mezi železničními stanicemi Přibyslav a Sázava u Žďáru (trať Odb. Brno-Židenice – Havlíčkův Brod) za jízdy vlaku Pn 52071 k poškození trakčního vedení a sběrače hnacího vozidla. Mimořádná událost se naštěstí obešla bez újmy na zdraví strojvedoucího, ale vznikla při ní značná škoda na drážním vozidle i na trakčním vedení. Příčina vzniku mimořádné události je předmětem šetření.



2) Novinky v oblasti předpisů, interních norem a opatření

Od 1. ledna 2023 byl zaveden výhradní provoz evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS na trati Olomouc – Uničov. V souvislosti se zavedením byla vydána následující opatření, která stanovují závazná pravidla pro tento provoz pro zaměstnance ČD Cargo:

- Opatření č. 36/2022 Provozního ředitele – **Maximální rychlost uvedená v MZOB při vedení vlaku pod dohledem ETCS,**
- Opatření č. 37/2022 Provozního ředitele – **Zavedení výhradního provozu ETCS Olomouc – Uničov.**

Od 15. prosince 2022 byl spuštěn rutinní provoz tzv. elektronické Knihy pravidel pro strojvedoucí. Jedná se o soubor dokumentace jako podpůrného nástroje pro práci strojvedoucího dle prováděcího nařízení komise (EU) 2019/773 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii. Tato „Kniha pravidel pro strojvedoucí“ pro strojvedoucí dopravce ČD Cargo je zpracována a průběžně doplňována v tabletu strojvedoucího a je součástí informačního systému Mobilní elektronická kniha normálí („MEKN“). Bližší informace jsou uvedeny v Opatření č. 2/2022 Ředitele O22 – **Zavedení elektronické Knihy pravidel pro strojvedoucí do rutinního provozu.**

3) Bezpečnost práce při práci a pohybu v kolejišti

Drážní doprava s sebou nese vždy potenciální riziko z hlediska střetu drážních vozidel s osobami. Základním faktorem je pohybující se drážní vozidlo o velké hmotnosti po neměnné trajektorii. Z toho vyplývají značná omezení možností k zamezení střetu především v důsledku velké setrvačnosti, která prodlužuje brzdnou dráhu a nemožnost úhybného manévru k zabránění střetu. Technologie obsluhy odbavení vlaků s sebou vždy nese křížení tras obsluhujících osob s trasou vlaku, a proto je hlavní zásadou bezpečnosti opatrnost a odpovědnost při pohybu v provozované dopravní cestě.

V poslední době došlo v rámci provozování drážní dopravy společností ČD Cargo k několika vážnějším pracovním úrazům ve spojení se vznikem MU, kdy došlo ke sražení či přimáčknutí zaměstnance po střetu s drážním vozidlem a dále ke zranění v důsledku překážky v průjezdném průřezu. V rámci šetření jedné z těchto mimořádných událostí a s ní souvisejícího pracovního úrazu, byla zjištěna přítomnost omamných látek v krvi dvou zúčastněných zaměstnanců.

V jednom z případů došlo ke sražení vedoucího posunu sunutým posunovým dílem vedeným dalším posunovačem. Vedoucí posunu, poté co provedl rozvěšení vozů, vystoupil na stezku a bez konkrétního důvodu vstoupil přímo před jedoucí soupravu ve vedlejší koleji, kterou byl sražen. Jen shodou náhod nebyly následky fatální. Právě v rámci šetření této mimořádné události byla zjištěna přítomnost omamných látek v krvi poškozeného zaměstnance a jednoho z dalších zúčastněných zaměstnanců.

Porušení předpisů k bezpečnosti práce souvisejících s požitím a prací pod vlivem alkoholu nebo omamných látek patří k nejzávažnějším a je zakotveno přímo v zákonech. Tyto látky mají přímý vliv na soustředění a pozornost člověka. Hlavní zásady pro bezpečný pohyb a práci v provozované dopravní cestě jsou – soustředit se na vlastní pohyb a cestu, vždy se rozhlédnout před vstupem do koleje na obě strany a vnímat své okolí a pohyb v něm – jak drážní vozidla, tak i osoby.

Další mimořádnou událostí, při které došlo ke vzniku pracovního úrazu, bylo ujetí sunutého (spouštěného) vozu i s posunovačem a následnému najetí na stojící vozy. Přesto, že posunovač seskočil, při pádu došlo k závažnému poranění. Významným zjištěním při šetření této MU byla nedostatečná a nesrozumitelná komunikace celé posunové čety a strojvedoucího a dále nedodržení předepsaných technologických postupů při posunu. Příčinou pak není pouze chyba poškozeného, ale souhra pochybení jednotlivých zúčastněných zaměstnanců a dalších okolností.

Velmi vážné následky může mít i nedodržení návodu k obsluze zařízení, a to především u elektrických zařízení. To je případ další mimořádné události. V tomto případě při opravě koncového spínače uzavírání krytu vysokonapěťové části hnacího vozidla, která ovšem zůstala pod napětím v rozporu s návodem k použití, došlo k zásahu elektrickým proudem a popálení poškozeného – strojvedoucího, provádějícího tuto opravu. Následkem následného pádu pak došlo ještě k dalšímu zranění. Při práci na elektrických zařízeních platí dvakrát zásada přesvědčit se, zda je zařízení vypnuté, případně provést všechna opatření podle technologického postupu, aby byla práce bezpečná. Úrazy elektrickým proudem bývají často komplikované a jejich léčení je dlouhé.

V posledních případech je třeba zmínit i vlivy počasí a nepředvídatelného rizika práce, kterých se bohužel přes veškerou snahu vyvarovat zcela nelze, a které mohou významným způsobem přispět ke vzniku mimořádné události a pracovního úrazu. Při chůzi po stezce a zaregistrování posunového dílu chtěl tranzitér zaujmout polohu takovou, aby bezpečně počkal při průjezdu vlaku a pak pokračoval v chůzi. Bohužel při zastavení a otočení se bokem došlo ke špatnému došlápnutí na zmrázku, uklouznutí a ztrátě stability. Vlivem reflexivní reakce pohybu k nabytí ztracené stability se ovšem tranzitér dostal do kontaktu s posunovým dílem a došlo ke střetu. Následkem bylo v tomto případě naštěstí, v uvozovkách, pouze potlučení a pohmoždění.

Závěrem bych chtěl na všechny apelovat, aby při své práci přemýšleli a dodržovali předpisy k bezpečnosti práce a technologické postupy. I když jsou někdy složitější a prodlužují práci, tak jejich účelem je snížit nebo odstranit riziko a zamezit vzniku pracovního úrazu. Bezpečnost provozu a zdraví zaměstnanců by měly být prioritou.

JAN PRŮŽEK

📷 FOTO: VYŠETŘOVACÍ SPISY



Ochranná přilba patří mezi základní prvky vybavení zaměstnanců pro posun v seřadovacích stanicích. 📷 FOTO: MILAN MAŠEK

Válka na Ukrajině a ČD Cargo (2.)

Po zhodnocení humanitárních a vojenských přeprav v lednovém Cargováku se dnes podíváme na to, jak konflikt na Ukrajině ovlivnil i další přepravy. Došlo k ukončení přeprav rozložených automobilů v kontejnerech do ruských montážních závodů, k poklesu a později i k úplnému zastavení dovozu ruského uhlí, negativně byly ovlivněny čínsko-evropské přepravy. Oproti tomu v prvních měsících konfliktu výrazně stouply přepravy železné rudy. Důvodem byl strach odběratelů z omezení dodávek z Ukrajiny. Zákazníci urychleně začali hledat nové surovinové zdroje, s čímž úzce souviselo i hledání alternativních přepravních tras, překládkových kapacit a nových technologií. Snad nejnvýrazněji se toto projevilo v přepravách černého uhlí, kdy tato surovina začala být do Evropy dovážena z celé řady i exotických destinací v zámoří. Mediálně nejsledovanější však byly přepravy agrárních produktů.

Agrární produkty

Jedním z důsledků válečného konfliktu byla i silná poptávka po zajištění suchozemských přeprav ukrajinských obilovin do evropských přístavů a odtud dále k zámořským příjemcům. Ukrajina totiž ztratila možnost exportovat své agrární přebytky přes černomořské přístavy. Jen pro představu, v roce 2021 bylo na Ukrajině sklizeno rekordních 86 milionů tun obilí, v loň-



Ukrajinský nákladní vlak přepravující obilí vyfotografoval **Martin Boháč** u obce Verenceňanka na trati Stepavnivka – Lužani.

dimenzovány. V důsledku prodloužení přepravních ramen (původně sever – jih, nově východ – západ) a s ohledem na nutnost překládky do normálněrozchodných vozů došlo jak k prodloužení oběhu vozů s dopadem na ekonomickou stránku přeprav, tak k rychlému vyčerpání kapacity překládkových míst na ukrajinské západní hranici. A nutno dodat, že ani evropské držitelé vozů nedisponují tak rozsáhlým parkem „obilňáků“ pro zajištění tak velkého, avšak nárazového objemu přeprav.



Překládka obilí ze širokorozchodných vozů do kontejnerů v terminálu Interport

FOTO: ARCHIV ČD CARGO



Již delší dobu realizujeme přepravy agrárních produktů zejména soji z Ukrajiny do Německa tranzitem přes Rakousko. FOTO: KARIM IBRAHIM

ském roce to bylo asi „jen“ 51 milionů tun. Producenti i obchodní společnosti tak stáli před výzvou, jak obiloviny efektivně přepravit do náhradních přístavů v Evropě. Silnice nepřichází do úvahy prakticky vůbec, neboť jen málo ukrajinských kamionů splňuje normy Euro a nemůže tak operovat na území EU. Železniční doprava je pro přepravy obilnin vhodnější, ale bohužel ani ukrajinské, ani evropské železnice nejsou pro tak velké objemy

Všechny tyto aspekty, spolu se silným tlakem na navýšení exportu agrárních produktů po železnici, vyústily v hledání nových přepravních tras, překládkových kapacit a nových technologií. Velmi iniciativní v tomto směru je naše 100% dceřiná společnost ČD Cargo Logistics (ČDCL), která se chopila příležitosti a využila poptávky po přepravách humanitárního zboží na Ukrajinu k zavedení tzv. Chop Trainu se zpětným vytížením vlaku právě pro přepravy Big

tejnery jezdící kyvadlově mezi slovenskou stanicí Velká Ida a Hamburkem (terminál HaBeMa). Nasazeny byly dvě soupravy po 20 vozech, což představuje asi 1 400 tun obilí. Přibližně



12 vlaků tak naplnilo jednu menší loď. Obilí do kontejnerů bylo z širokorozchodných do normálněrozchodných vozů překládáno speciální technologií v terminálu ve Velké Idě. Protože ani výše zmíněné kyvadlové vlaky nestačily křýt poptávku, byly koncem prázdnin zahájeny přepravy z Ukrajiny na dalším rameni, tentokrát přes Slovensko a Rakousko do severní Itálie, s využitím dvou souprav vozů sestavených z 18 vozů řady Hab... (omezení na trati přes Semmering a italské síti). Bohužel velkým problémem těchto vlaků je komplikované projednávání jejich jízdy mezi jednotlivými dopravci, zejména na rakousko-italské hranici, i koncovým odběratelem, čekání a také odřívání vlaků. To vše následně vedlo k rozpadu plá-



Prázdná souprava s kontejnery po přepravě obilí vyjíždí ze stanice Hamburg-Hohe Schaar a míří do České republiky. FOTO: TIMO FRANZ

Bagů s ukrajinským obilím a dalšími agrárními produkty. Zmínit můžeme kukuřici, řepku, sóju nebo hořčičné semínko. Na Ukrajině je počátečním bodem vlaku terminál Karpaty v Batevu, v České republice sklad ČD Cargo v Lovosicích, kde jsou obiloviny překládány na silniční soupravy a po silnici odváženy k dalšímu zpracování.

V létě 2022 došlo k zahájení spolupráce ČD Cargo Logistics se společností Agromino (v ČR Resilient), která poptala přepravy velkých objemů zrna, kukuřice a semen směrem do Evropy. Během měsíce byly pro tohoto zákazníka odvezeny dva vlaky Choptrain plně ložené Big Bagy do Lovosic, kde bylo zajištěno proclení i překládka do kamionů. Tyto přepravy však nestačily, nehledě na nízkou výkupní cenu obilí v České republice a omezenou přepravní kapacitu. Další variantou se tak staly výsypné kon-

novaných obrátů vozů a zdražení celého procesu. I přes výše uvedené problémy byla ve směru Itálie používána i další technologie, do které zákazník vložil nemalé finanční prostředky. Jsou to tzv. Maxi Bagy s kubaturou přes 15 m³, které jsou manipulovány jeřábem, což značně urychluje překládku a umožňuje přechodné skladování na volné ploše. Maxi Bagy byly přepravovány ve vozech Eas podložené vrstvou polystyrenu, aby nedošlo k poškození vypouštěcího ventilu. V provozu byla souprava o dvaceti vozech Eas.

V letošním roce je již situace jiná. Trh se pomalu zastavil a dojíždějí jen původní kontrakty. Svoji roli při tom hraje výkupní cena obilí i vysoké přepravní náklady.

MARTIN BOHÁČ
MICHAL ROH



U Breitensteinu byl vyfotografován ucelený vlak ČD Cargo s obilím do Itálie. FOTO: ERICH NÄHRER

17. Reprezenční ples ČD Cargo

V pátek 20. ledna 2023 se v ostravském hotelu Clarion uskutečnil již 17. ročník Reprezenční plesu ČD Cargo, který je nejen významnou společenskou událostí, ale především symbolickým poděkováním všem obchodním partnerům a zákazníkům za dosavadní spolupráci. Kromě zástupců těchto firem zaplnili překrásně vyzdobené prostory kongresového sálu i zástupci ČD Cargo a další vzácní hosté v čele s ministrem dopravy České republiky Martinem Kupkou. Nechybělo ani téměř kompletní vedení mateřských Českých drah vedené předsedou představenstva Michalem Krapincem a představitelé dalších významných firem a institucí.

Slavnostnímu zahájení plesu předcházelo prezentační video mapující právě zmiňovanou spolupráci se zákazníky ČD Cargo a dosažené výsledky za uplynulý rok. Potom již ztemnělým a ztichlým sálem zazněly první tóny netradičního předtančení. Skupina Aliatrix předvedla efektní vizuální show propojující pohybové a cirkusové umění společně s krásou světla, speciálních efektů a nejmodernějších technologií, ozvláštěnou v závěru i neméně efektní vizualizací loga a dalších symbolů ČD Cargo. Po tomto úvodu byl již ten pravý čas na oficiální zahájení plesu. K tomu byl na pódium pozván moderátor večera, Ivou Kubelkovou a Janem Čenským, ten nejpovolanější, předseda představenstva ČD Cargo pan Tomáš Tóth. Jeho svižný a vtipný proslav gradoval nejen obvyklým přáním pěkného večera a dobré zábavy, ale věnováním celého večera právě ženám. Tím však slavnostní zahájení ani zdaleka nekončilo, ba naopak. Již řadu let má reprezenční ples kromě společenského rozměru i neméně



podstatný rozměr charitativní a bezzbytku vždy naplňuje i slogan avizovaný na plesových pozvánkách „Pojďme se bavit a zároveň přispějme na dobrou věc“. Tou dobrou věcí je podpora železničářů, kteří se ocitli v tíživé životní situaci, a to formou charitativní tomboly, jejíž výtěžek směřuje na konto Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM. Letos byl tento podtext ještě umocněn finančním darem akciové společnosti Výzkumný ústav železniční, a to zcela ojedinělou částkou ve výši 5 milionů korun. Šek z rukou generálního ředitele VÚŽ, a.s., Martina Bělčíka převzali zástupci nadačního fondu, předseda a místopředseda správní rady nadačního fondu, pánové Michal Krapinec a Tomáš Tóth. Z prodeje losů charitativní tomboly putovalo na konto nadačního fondu dalších 95 tisíc Kč.

Potom již mohlo téměř 450 návštěvníků bouřlivě přivítat na pódium hlavní hvězdu večera, Lucii Bílou. Po úvodním vystoupení se již v plné parádě dostala ke slovu také kapela Moondance

Orchestra řízená Martinem Kumžákem a doprovázená neméně skvělými sólisty – Dashou, Nadou Wepperovou, Dušanem Kollárem a Mi-

chalem Cermanem. Velice bohatý byl i doprovodný program plesu. Oblíbenou „disciplínou“ na každém plesu bývají ochutnávky. Letos byly připraveny degustace originálních ginů, Prosecca a pravého šampaňského.

Velký ohlas vzbudilo vystoupení kapely QUEENIE – world Queen tribute band; která je suverénně nejúspěšnější tribute kapela v České republice a jedna z nejuznávanějších tribute kapel na světě. Předvedli dokonalé koncertní vystoupení a pěvecké show, samozřejmě nechyběly ty největší hity legendárního Freddieho. 17. Reprezenční ples ČD Cargo vzbudil opět velký ohlas a potvrdil, že má svoje dominantní místo v portfoliu akcí pořádaných pro naše obchodní partnery a zákazníky. Již nyní se můžeme těšit na jeho další ročník. Tak tedy zase za rok, 19. ledna 2024, na shledanou v Ostravě!!!

ZDENĚK ŠILER

FOTO: ARCHIV ČD CARGO



Mistr světa v překážkovém závodě Spartan race za podpory ČD Cargo

K každý koníček a záliba přináší člověku potěšení a odreagování. Někdo se rád věnuje umění, jiný zase třeba sportu.

A právě při sportu získává člověk spoustu endorfinů přinářejících jistý pocit uspokojení a štěstí. To je případ i Richarda Hynka, vnuka našeho dlouholetého zaměstnance Bronislava Kárycha z PJ Česká Třebová, který se aktivně věnuje překážkovým závodům Spartan race. Akce se koná několikrát ročně, a to dokonce v třiceti zemích světa. Panu Hynkovi jsem položila několik otázek:

► **Jak dlouho se věnujete překážkovému běhu? Co bylo impulsem přihlásit se do soutěže Spartan race?**

Spartanu se věnuji již od 15 let, takže nyní to bude můj 10. ročník. Na prvního Spartana jsem se přihlásil zejména kvůli mojí mamce, která viděla upoutávku na YouTube. Poté, co jsem upoutávku také viděl, byl jsem přesvědčen, že Spartana co nejdříve poběžím a tlačil jsem na rodiče, aby mi to dovolili (jelikož jsem byl v té době ještě nezletilý a rodiče museli podepsat smlouvu, ve kterém je uvedena možnost asi 20 způsobů úmrtí ☹️). Nakonec jsem svého prvního Spartana „dostal“ na Vánoce pod stromeček a zúčastnil jsem se prvního závodu. Po dokončení mi bylo hned jasné, že to poslední závod nebude. Rozhodně jsem však nečekal kam až to celé povede a především, na jaké úrovni budu v budoucnu běhat. To přišlo postupně až v následujících letech.

► **Co to vlastně Spartan race je? Můžete našim čtenářům popsat, v čem tato soutěž spočívá?**

Jedná se o běžecký závod s překážkami. Většinou se běhá v lese, v horách a kopcích, už jsem ale běžel i několik závodů na poušti. Překážky jsou různého charakteru maximálně prověřující kondici závodníka. Dělí se na **ručkovací**, které musíte zvládnout jen pomocí rukou (zavěšené kruhy, lana, tyče, lezení na lano, stěna s horolezeckými úchyty, apod.), **silové** (těžké nošení břemen jako například pytle s pískem, kýble s pískem, řetězu, tahání zátěže, zvedání betonové koule, apod.), **balanční** (balanc nebo slack line), **základní** (přeskokování vysokých stěn, podlézání různých věcí, přelézání vysoké sítě, apod.) a poslední **oštěp**, kterým házíme na terč. V případě nesplnění některé z překážek následuje trest, kterým je 30 „angličáků“ za každou nesplněnou překážku. Na každou překážku je pouze jeden pokus a na závodech je vždy minimálně 25 překážek, záleží na vzdálenosti. Na vzdálenosti 21 km jich může být až 40 nebo i více. Závodí se ve 3 základních vzdálenostech – 5 km, 10 km a 21 km. První v cíli vyhrává.

► **Kolik ocenění, resp. medailí jste dosud získal?**

Upřímně ani přesně nevím, ale určitě to bude kolem 50 vítězství plus nějaká druhá a třetí místa. Jednoznačně největší úspěch pro mě představuje titul dvojnásobného mistra světa ve Spartan race v řecké Spartě v roce 2019 a 2022 (2020 a 2021 bylo mistrovství zrušeno kvůli covidu). V roce 2018 jsem získal titul



vicemistra světa. Dalším novým úspěchem je titul mistra Evropy v roce 2022 v Londýně nebo 4. místo na mistrovství Evropy 2021 ve Švýcarsku. Jsem také dvojnásobným vítězem Trifecta v Ománu v letech 2018 a 2019, vítězem nejtěžšího závodu v historii Spartan Race v Rakousku a nakonec dvojnásobným mistrem České republiky z let 2018 a 2019.

► **Soutěžíte na profesionální úrovni nebo je to jenom koníček? Kolik času věnujete přípravám na soutěže? A jak tato příprava vypadá během roku?**

Soutěžím na profesionální úrovni, nicméně stále nejsem profi sportovec, protože v České republice je velmi těžké sehnat sponzory na profesionální sport. Zejména na takový, který není propagován a vysílán v televizi. Trénuji zhruba čtyři hodiny denně. Jedná se o běh, jízdu

na kole, posilování a trénování s překážkami. V průměru naběhám 120 km, ale toto číslo je velmi proměnlivé (liší se dle jednotlivých částí přípravy). Týden před závody trénuji a běhám méně, aby si svaly trochu odpočinuly. V zimních měsících sice trénuji také, ale o dost míň, než v létě během příprav na závody.

► **Jak důležitá je pro Vás finanční podpora od ČD Cargo?**

Jednoznačně důležitá. Každá finanční částka mi velmi pomůže ke kvalitnější přípravě. Bez sponzorů bych se tomuto sportu nemohl věnovat na takové úrovni a nemohl bych se tak rovnat světovým profesionálním sportovcům.

► **Co byste vzkázal lidem, kteří uvažují nad tím – poprvé vyzkoušet podobný závod?**

Ať to určitě vyzkouší. Nemají se čeho bát. Nejlepší je trénovat samozřejmě během celého roku, ale pro fajnšmekry, co rádi běhají, stačí několik málo týdnů. A pokud si někdo nevadí, jak s tréninky začít, vytvořil jsem speciální sadu tréninků přímo na Spartan race a OCR pro úplné začátečníky. Podrobnější informace najdete zde: <https://treninkove-plany.richardhynka.com/treninkovy-plan-spartan-ocr/>

Děkuji za rozhovor a přeji Vám další úspěšně zakončené závody.

MICHALA GRÜNBAUM

FOTO: ARCHIV RICHARDA HYNKA

Železniční proměny (33.)

Po kolejích přes státní hranice (2. část)

Dokončení z minulého čísla

Zcela novou situaci přinesla Mnichovská dohoda z 30. září 1938, po ní následující zábor Těšínska a vídeňská arbitráž z 2. listopadu téhož roku. Pohraniční přechodové stanice se ze dne na den ocitly v Německu, Maďarsku a Polsku, novou státní hranicí byly přerušeny nejdůležitější tratě spojující západ s východem republiky.

Na všech hranicích přetátných tratích se musely narychlo určovat a zřizovat nové pohraniční

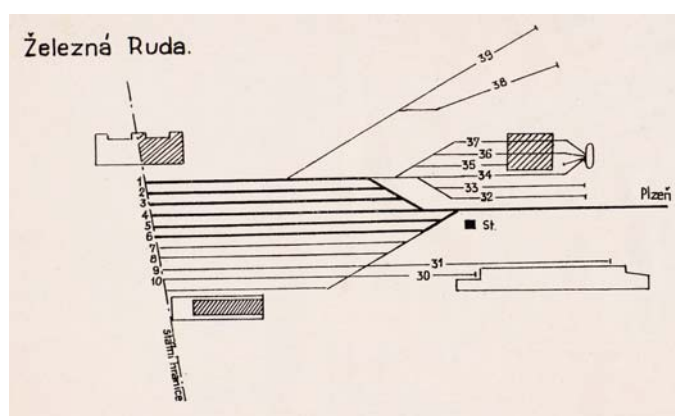
průsmykem procházela od roku 1874 důležitá trať spojující Uhry s Haličem. V závěru 2. světové války byla trať postupně přestavována na sovětský široký rozchod. Při osvobozovacích bojích však došlo k těžkému poškození 416 metrů dlouhého Lupkovského tunelu. Sověti proto narychlo vybudovali sklonově velmi náročnou přeložku mimo tunel s úvratí ve výhybně Pobieda (Vítězství). V roce 1946 se mezinárodní vlaky vrátily zpět na úsek s tunelem a rovněž došlo k přerozdělení zpět na 1 435 mm.

Po ukončení války v květnu 1945, zásadních změnách na mapě Evropy a krátkodobém zmrazení mezistátní výměny zboží přišlo v le-

zajímavost z tohoto období je možné uvést únos osobního vlaku uskutečněný 11. září 1951 přes hraniční přechod Aš – Selb-Plössberg. Řadě cestujících tak bylo umožněno dostat se na vysněný „západ.“ Nákladní vlaky byly také často využívány při pokusech o překročení státních hranic například v tendrech parních lokomotiv nebo v důmyslných skrýších v železničních vozzech. Oproti tomu se, s ohledem na silnou vazbu

na SSSR, patřičně umocňoval význam pohraničních přechodových stanic ve směru východ. V Čierné nad Tisou postupně vyrostla obří překladniště, pro přepravu železné rudy do Východoslovenských železáren v Košicích byla v roce 1966 otevřena téměř 90 km dlouhá širokorozchodná trať vedoucí z Užhorodu II do Hanisky pri Košiciach. Ani ta však kapacitně nestačila narůstající přepravě zboží, proto byla v roce 1984 obnovena nákladní doprava na normálněrozchodné trati mezi stanicemi Maťovce a Užhorod III.

Přišel rok 1989 a s ním i stříhání ostatních drátů na západní hranici. Obnovení přeshraniční dopravy se stalo symbolem nových perspektiv Evropy. Asi nejvýznamněji se to projevilo na československo-německé hranici, kde se postupně vlaky znovu rozjely mezi Dolní Poustevnou a Sebnitz, Vejprty a Bärensteinem, Potůčky a Johanngeorgenstadtem nebo Aš a Selbem. Znovu bylo možné dojet vlakem i do Železné Rudy, stanice kuriózně rozdělenou



Kolejový plán státní hranice rozdělené stanice Železná Ruda. Z české strany byla stanice obsluhována jen manipulačními vlaky odvážejícími odtud dřevo. SBÍRKA: MICHAL ROH

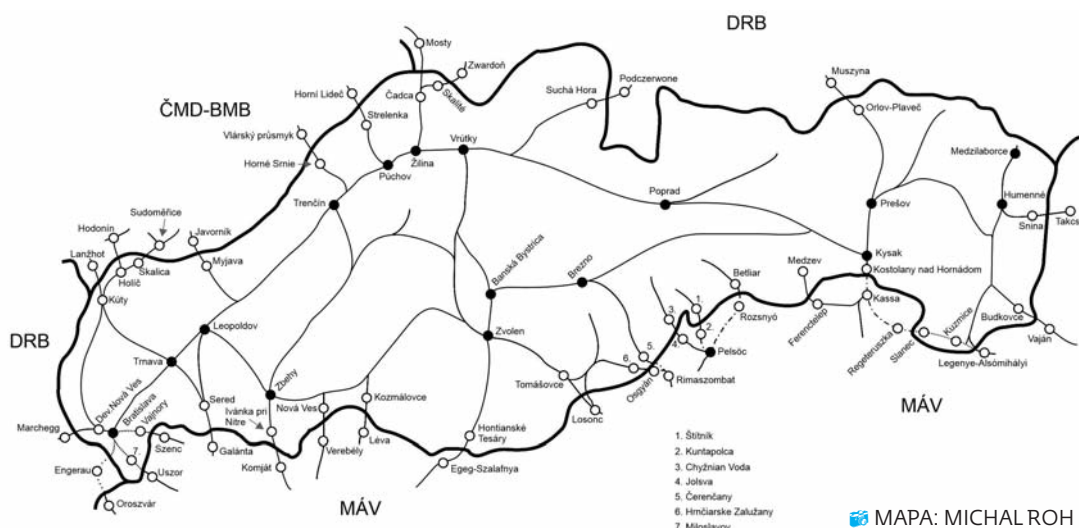
tentních stanic napojených na hlavní železniční koridory. Z tohoto důvodu byly například opuštěny přechody Královce – Lubawka PKP nebo Meziměstí – Mieroszőw PKP. Je tedy smutnou skutečností, že počet míst, kterými přes státní hranici přejíždějí nákladní vlaky, postupně



Koncem listopadu 1953 se podařilo uprchnout do zahraničí 5 členné rodině bývalého ředitele státní pily v sušickém okrese. „Narušitelé“ vyřizli otvor v podlaze nákladního vagonu a při nakládání řeziva v něm nechali prostor k ukrytí. Po několika dnech cesty se jim takto podařilo přejet do Rakouska. Narušení bylo zjištěno po návratu vagonu zpět do Československa. FOTO: ARCHIV MUZEA POLICIE

klesá. A další generace už možná ani nebudou vědět, co to hraniční přechody byly. I když nedávné zkušenosti z pandemie Covid-19 nebo s migrační krizí tento proces zpomalí. Devadesátá léta 20. století také odstartovala řadu změn na do té doby zakonzervovaném evropském dopravním trhu ovládaném národními železničními společnostmi. V tomto období vznikla celá řada privátních železničních podniků. Nejprve na tuzemských trzích, ale se vstupem České republiky do Evropské unie se tyto společnosti začaly zajímat i o přepravy mezinárodní. Jednou z prvních vlašovek byla spolupráce se společností ITL Eisenbahngesellschaft m.b.H. Předávka nákladních vlaků tomuto dopravci probíhala v rámci pilotního projektu ČD v gesci Ministerstva dopravy České republiky nejprve přes pohraniční přechodovou stanici Rumburk, poté i v Děčíně. 4. dubna 2005 pak byl v železniční stanici Bad Schandau předán firmě ITL první kontejnerový vlak mířící z Prahy-Žižkova do Hamburku. Podobně probíhalo předávání vlaků i na dalších hraničních přechodech. Na slovenských hranicích s dopravcem BRKS, na rakouských s dopravcem LogServ. To už je ale další kapitola z pestré historie hraničního provozu.

MICHAL ROH



Železniční hraniční přechody Slovenských železnic (SŽ) - stav květen 1942

- Hranice Slovenska
- Železniční tratě
- Významnější železniční uzly
- Pohraniční stanice
- Peáž slovenských vlaků přes maďarské území
- Peáž maďarských vlaků přes slovenské území
- Peáž maďarských vlaků přes německé území

přechodové stanice. Namátkou jmenujme třeba Bohušovice-Terežín, Jablonné nad Orlicí, Bohumilice v Čechách nebo Polici nad Metují. Zájem ČSD i DRB bylo urychlené uzavření peážních dohod umožňujících jízdy vlaků po tratích na cizím území. Pro ČSD měla klíčový význam peáž mezi Hranicemi na Moravě a Ostravou, mezi Českou Třebovou a Letovicemi a mezi Českou Třebovou a Mohelnicí. Výměnou za tuto možnost požadovalo Německo průjezd svých vlaků po československých úsecích tratí Lichkov – Ústí nad Orlicí – Břeclav a Bohumín – Břeclav. Vznikem tzv. protektorátu 15. března 1939 ztratily všechny předběžné dohody smysl, neboť Německo mohlo síť protektorátních drah využívat dle svých vlastních potřeb.

Podobná situace byla i na Slovensku, kde hlavním úkolem nově vzniklých Slovenských železnic bylo zajištění jízdy vlaků přes území, které se, včetně velkých uzlů Košice, Lučenec nebo Michalany, stalo součástí Maďarska. Kromě krátkých spojek umožňujících objíždět výše uvedené stanice Lučenec a Michalany vznikly projekty nových železničních tratí, z nichž však byla dokončena pouze trať Kapušany při Prešove – Strážské. Rozestavěné však byly i úseky Tisovec – Revúca a Lubeník – Slavošovce vedoucí náročným horským terénem. Jejich výstavbu nám dodnes připomíná celá řada umělých staveb – tunelů a mostů. V souvislosti s děním na Slovensku je pak nutné zmínit ještě trať vedoucí Lupkovským průsmykem. Tímto



V únoru 2002 došlo k podpisu historicky první smlouvy o spolupráci Českých drah (tehdy státní organizace) se soukromým zahraničním dopravcem – společností BVO Bahn GmbH. Smlouva se týkala přeprav přes pohraniční přechodovou stanici Vejprty. Obdobím největších objemů byl rok 2003. Tehdy BVO Bahn GmbH přepravila přes hraniční přechod Vejprty/Cranzahl celkem 42 vozů, což představuje téměř 800 tun černého uhlí. SBÍRKA: MICHAL ROH

tech 1945–1946 vysídlení pohraničí. Zanikla řada obcí a mnoho mezinárodních tratí ztratilo své poslání. Toto a následně pak i tvrdé opatření proti útěkům obyvatelstva na západ po únorovém komunistickém převratu v roce 1948 udělalo pomyslný kříž nad existencí řady pohraničních stanic i celých tratí. Jako určitou

státní hranicí. Bohužel většina hraničních přechodů byla otevřena jen pro osobní vlaky a s nákladními jsme se zde mohli setkat jen výjimečně. Příkladem mohou být zkušební přepravy uhlí přes Potůčky do Německa nebo pozdější přepravy uhlí do Cranzahlu.

Zatím posledním velkým zásahem do mapy přeshraničních tratí bylo rozdělení republiky na Česko a Slovensko od 1. ledna 1993 a s ním spojený vznik nových hraničních přechodů. Nákladní doprava je ve větší míře provozována přes tři přechodové stanice – jedné v Čechách (Horní Lideč) a dvou na Slovensku (Kúty, Čadca). Trendem posledních let je koncentrace prací spojených s odbavením na hranicích do menšího počtu lépe vybavených a více kompe-



Setkání lokomotiv ČD a ITL v Bad Schandau FOTO: ITL