

Cargovák



Úvodní sloupek

Proč expandujeme do zahraničí?

V minulém čísle měl úspěch rozhovor s jednatelem naší dceřiné společnosti v Chorvatsku. Na základě toho jsme se rozhodli vyzpovídat Petra Maye, který má v ČD Cargo na starosti nejen zahraniční dceřiné společnosti, ale všechny majetkové účasti ČD Cargo. A trůfám si říct, že počet našich „dceřinek“ rozhodně není konečný. Příležitosti k založení se nabízejí jak v dalších zahraničních regionech, tak například v intermodální dopravě. Od kritiků zahraniční expanze často zaznívá, že si jen potřebujeme něco dokázat a reagovat tak na získání licence jiných dopravců v České republice. Ale není to tak. Naši expanzi vnímáme jinak. Dnes již přibližně 64 % představují mezinárodní přepravy, které drží v rukou ČD Cargo. Naši zákazníci po nás chtějí mezinárodní vozbu a je jim jedno, jestli

si ji domluvíme s někým jiným, nebo ji realizujeme sami. Pro nás je ale samozřejmě lepší, když máme vše zcela pod kontrolou. Prodlužujeme proto přepravní ramena a budujeme odštěpné závody tam, kde máme výkony nebo kde je jejich potenciál. Je to pro nás efektivnější i co se týče realizačních cen. Působíme na konkurenčním trhu a dříve jsme mnohá výběrová řízení prohrávali, protože se nám v zahraničí nepodařilo sehnat partnera za přijatelnou cenu. Navíc jako ČD Cargo nabízíme zákazníkům stoprocentní kvalitu a je třeba, abychom ji měli po celou dobu přepravy plně pod kontrolou. Tudíž jdeme cestou nákladové efektivity a zvyšování kvality. Tak příjemné čtení a třeba se při zahraniční dovolené setkáte s vlaky ČD Cargo ☺.

MICHAL ROH

Obsah

Spolupráce s firmou Recycling – kovové odpady

03

Ve Vysokém Mýtě má společnost Recycling – kovové odpady provozovnu, ve které zajišťuje ekologickou likvidaci autovraků. ČD Cargo je významným partnerem této společnosti jak při navoze karoserií, tak při odvozu kovového odpadu.



Nové přepravy písku

04

V březnu letošního roku byly po velmi dlouhé době obnoveny přepravy písku ve skupinách vozů ze Znojemska do Jihlavy. Stalo se tak díky intenzivní spolupráci ČD Cargo s firmou Hattrick-Transport s.r.o. Podle koncového zákazníka mají tyto přepravy velký potenciál.



Zatímco v loňském roce byl zájem o přepravy energetického hnědého uhlí enormní a v některých případech jsme ani požadavky zákazníků nestačili pokrývat, letos je všechno jinak. Situace na energetickém trhu se výrazně změnila. Ceny emisních povolenek rostou, cena silové elektřiny padá. Uhlí se tak v letních měsících téměř nepřepravuje. Těto problematice se budeme věnovat samostatně v některém z dalších Cargováků. FOTO: MICHAL ROH

Dceřiné společnosti skupiny ČD Cargo a pobočky dosáhly v loňském roce velmi pozitivních finančních výsledků

Skupinu ČD Cargo dnes tvoří celá řada dceřiných společností a společností s majetkovou účastí. Od doby, kdy jsme si je na stránkách Cargováku představovali, již uplynula poměrně dlouhá doba, proto jsme požádali Ing. Petra Maye, který má tyto společnosti v ČD Cargo na starosti, o krátký rozhovor.

► Můžete nám přiblížit portfolio společností Skupiny ČD Cargo? Jaká je jejich úloha?

Aktuálně má skupina ČD Cargo 15 kapitálových účastí v podobě 6 zahraničních se 100% podílem a 9 tuzemských akciových společností či společností s ručeným omezeným s podílem od 15 do 100%. Zapomenout nesmíme ani na 2 odštěpné závody, resp. pobočky v Rakousku a Německu. Úloha dceřiných společností a poboček vychází ze strategie expanze skupiny ČD Cargo na zahraniční trhy, která směřuje k rozšiřování podnikatelských aktivit na evropském trhu železniční nákladní dopravy, s cílem udržet její trvalý a udržitelný hospodářský rozvoj a být tak jedním z nejvýznamnějších nejen tuzemských, ale i mezinárodních železničních nákladních dopravců.

► Jak dopadlo hospodaření dceřiných společností v loňském roce? Je jejich existence ekonomicky přínosná?

Dceřiné společnosti skupiny ČD Cargo a pobočky dosáhly přes všechny globální ekonomické a geopolitické problémy ke konci minulého roku velmi pozitivních finančních výsledků. Celkové tržby dceřiných společností přesáhly 5 miliard a zisk před zdaněním činil necelých 350 milionů korun. Tržby obou poboček byly ve výši jedné miliardy a zisk přesáhl 100 milionů korun. Bylo by asi zbytečné dále vysvětlovat a obhajovat existenci kapitálových účastí společnosti ČD Cargo a správnost strategie zahraniční expanze a její realizace. Uvedená čísla hovoří jasně ☺.

► Kterou z dceřiných společností považujete za nejúspěšnější, případně která se může pochlubit největší dynamikou rozvoje?

Je pro mě velice těžké vybrat jednu společnost a říci o ní, že je ta nejlepší. Každá dceřiná společnost má svou unikátní minulost a podmínky, které jí byly při jejím startu poskytnuty, a to jak v podobě finanční, materiální nebo personální. Úspěch či neúspěch jednotlivých dceřiných společností je významně ovlivněn i velikostí a úrovní vývoje trhu, na kterém působí a podnikají. V zásadě lze rozdělit trhy do tří skupin – „staré vyspělé“ trhy západní Evropy, dynamické trhy střední Evropy s potenciálem růstu a pak jižní a východní s potenciálem budoucího růstu.

Je také otázkou, jak lze nejlépe měřit úspěšnost podnikání, v našem případě v nákladní železniční dopravě. Je to výše tržeb nebo množství přepravených tun či zisk? Uhrazené pohledávky, závazky a kladný zůstatek na bankovním účtu? Za mne jako za ekonoma je to jednoznačně zisk, pohledávky, závazky a peníze na účtu. Je to taková sázka na jistotu. Na druhou stranu musím připustit, že jistota je brzdou rozvoje a že 100% preference pouze zisku by dříve či později vedla ke stagnaci celé skupiny ČD Cargo. Proto i množství tun a výše tržeb je dobrým ukazatelem úspěšnosti, hlavně úspěšnosti a schopnosti obchodníků, kteří jsou motorem celé skupiny. Bez nich by provoz neměl co vozit, ekonomové co počítat a personální úsek co vyplácet lidem.



Ing. Petr May FOTO: LEONA PECKOVÁ

Každá skupina trhů má své bariery, ale i své příležitosti. Trhy západní Evropy jsou „obsazeny“ velkými hráči, kteří si svoje pozice brání převážně svou velikostí. Ta však způsobuje jejich těžkopádnost, přeorganizovanost, pomalou akceschopnost a v neposlední řadě finanční náročnost jejich administrativy, která velmi negativně dopadá do jejich ziskovosti. U většiny z nich, možná u všech je asi lépe hovořit o ztrátovosti. A to je prostor pro CD Cargo Germany, pro CD Cargo Austria, pobočky ČD Cargo Niederlassung Wien a ČD Cargo Niederlassung Deutschland. A oni ten prostor velmi úspěšně využívají. Trhy střední Evropy jsou aktuálně pro skupinu ČD Cargo z pohledu přínosu dceřiných společností a jejich zisku ty nejúspěšnější. Je to hlavně polský trh, na kterém od roku 2006 působí CD Cargo Poland. Měřeno tunami a ziskem je CD Cargo Poland nejúspěšnější a nejdynamičtější dceřiná společnost ve skupině. Ale aby ostatní na mě nebyli nazlobení, že

i přesto co výše píšu obecně o hodnocení úspěšnosti jmenuji jednu konkrétní dceřinou společnost, tak musím dodat, že právě CD Cargo Poland byla jedna ze společností, které se dostalo v minulosti konkrétní majetkové vybavenosti v podobě velkého počtu lokomotiv a vagonů, které vytvořily základ pro její dynamický rozvoj s každoročními vysokými zisky. Je potřeba ale také zmínit to, že se tato investice ČD Cargo vrátila nejen v podobě kupní ceny, ale hlavně v podobě stamilionových dividend. Samozřejmě je potřeba velmi ocenit vedení CD Cargo Poland za to, že dokázalo tento majetkový potenciál zhodnotit a využít ho k vybudování největší dceřiné společnosti ČD Cargo. A nakonec třetí skupina trhů v regionech jižní a východní Evropy, konkrétně na Balkáně. V roce 2021 byla založena v Chorvatsku 100% dceřiná společnost ČD Cargo Adria se sídlem v Záhřebu. Byl to první krok ČD Cargo tímto směrem. Již není moc možností expanze na nové trhy a právě

balkánský trh je jedním z posledních s potenciálem pro budoucí rozvoj skupiny. Veškeré analýzy, prognózy a hodnocení potenciálu chorvatského, slovenského a srbského trhu potvrzují správnost rozhodnutí ČD Cargo být tam a být připraven růst společně s těmito trhy.

► Sám jste již zmínil expanzi ČD Cargo na zahraniční trhy. Můžete nám popsat její počátky a vývoj?

Dílem náhody a shody okolností jsem se ocitl před 13 lety pro mne v úplně neznámém světě železnice a stal jsem se zaměstnancem ČD Cargo. Má vlastní paměť tedy nesahá do dob, kdy byla tehdy ještě Českými drahami založena asi polovina dceřiných společností, které pak v roce 2007 přešly vkladem do ČD Cargo. Jejich historii znám pouze z dokumentů a záznamů, které přešly s jednotlivými společnostmi do majetku ČD Cargo. Již tenkrát se jednalo o jistý pokus o mezinárodní přesah aktivit ČD v rámci tehdejší divize nákladní železniční dopravy. Společnostem, které působily v Německu, Rakousku, Slovensku, Polsku a Rusku se pracovně říkalo Generální zastoupení. Jejich hlavní činností byla reprezentace ČD i jako nákladního dopravce a také monitoring trhu. Následně pak i více či méně úspěšné snahy o obchodní aktivity a zprostředkování přeprav. Nejrychleji a nejlépe se dařil rozvoj ČD Generalvertretung GmbH, dnešní „dceřinky“ CD Cargo Germany.

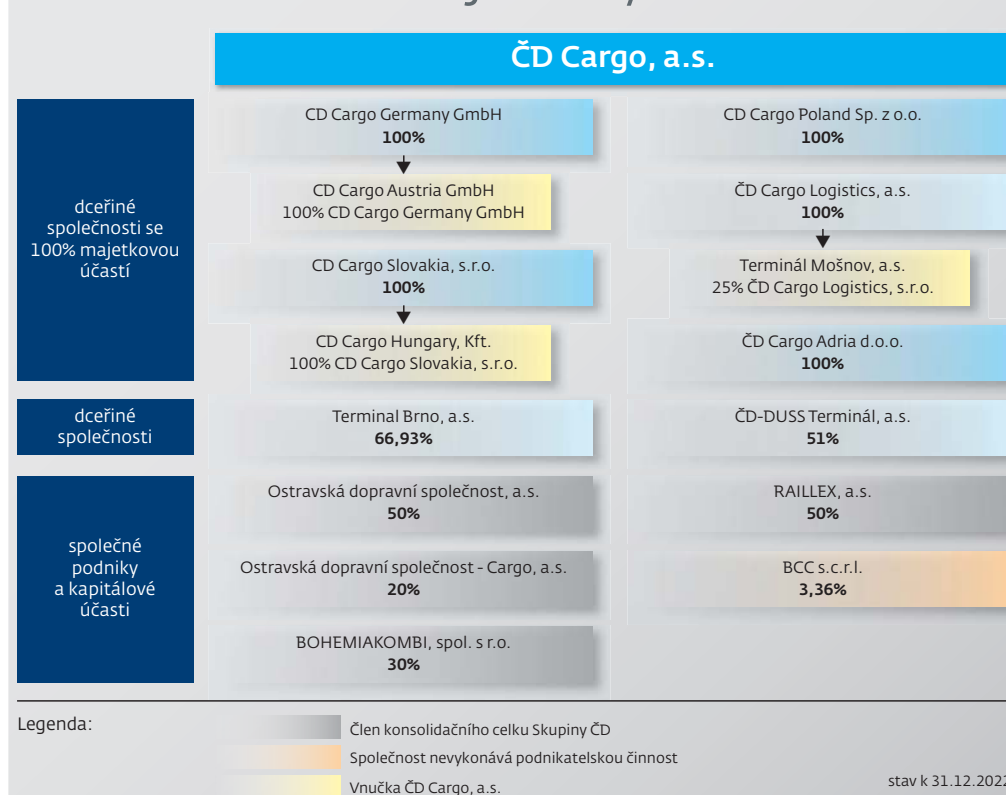
První zlom, který dal následně základ k diskuzím o skutečné zahraniční expanzi, nastal v roce 2013, kdy se z důvodu kumulace ekonomických problémů dostalo ČD Cargo do kritické finanční situace vyžadující si okamžité zahájení hluboké restrukturalizace společnosti. Finanční zdroje pro realizaci restrukturalizace byly mimo jiné získány prodejem zbytečného majetku v podobě lokomotiv a vagonů. Jak se říká, že vše špatné je k něčemu dobré, tento zbytečný majetek byl prodán dceřiné společnosti Koleje Czeskie, dnes CD Cargo Poland, která ho byla schopna uplatnit na polském trhu a zajistit si jeho financování. To byla první významná skupinová synergie. Po úspěšném dokončení restrukturalizace odstartovalo ČD Cargo dodnes nepřerušenu etapu pozitivních hospodářských výsledků. Zároveň v roce 2014 vedení ČD Cargo v čele s Ivanem Bednářkem představilo svoji vizi skutečné zahraniční expanze, kterou tehdejší ředitel odboru 01 Tomáš Tóth zakotvil v dokumentu Strategie zahraniční expanze ČD Cargo a následně ji ve funkci výkonného ředitele, resp. předsedy představenstva za podpory Ivana Bednářka a nově vytvořeného útvaru Správy majetkových účastí úspěšně dovedl do nynější podoby.

► Dá se říci, jakým směrem se bude vyvíjet strategie ČD Cargo ve vztahu k „dceřinkám“? Uvažuje se o založení dalších společností nebo majetkových podílech?

Troufnu si říci, nebo lépe, doufám, že základní strategie zahraniční expanze bude i nadále pokračovat v dosavadních intencích a že spolupráce mezi „dceřinkami“ bude stále založena na vzájemné aktivní spolupráci a respektu všech členů Skupiny ČD Cargo k sobě navzájem, kde mateřské ČD Cargo bude plnit úlohu akcionáře a koordinátora celé Skupiny a jednotliví členové zůstanou samostatnými a nezávislými právními jednotkami, jejichž vedení bude ctít své korporátní i legislativní pravomoci i odpovědnosti statutárních zástupců.

PŘIPRAVIL: MICHAL ROH

Přehled majetkových účastí



Spolupráce s firmou Recycling – kovové odpady a ČD Cargo

Spoločnosť **Recycling – kovové odpady a.s.** vznikla v roce 1996 v Chotěboři. Jedná se o českou rodinnou firmu, která se zaměřuje na nakládání s odpady. Po celé České republice má 18 provozoven, ve kterých zajišťuje výkup druhotných surovin, jejich třídění a zpracování. V odpadovém hospodářství nabízí společnost komplexní služby a největší důraz klade na efektivní třídění a recyklaci odpadů. Pro ČD Cargo jde o významného partnera s ročním objemem přeprav přibližně 130 tisíc tun kovového odpadu.

Dalo by se říci, že zvláštní postavení mezi všemi provozovnami má ta ve Vysokém Mýtě. Právě zde totiž bylo v roce 2021 vybudováno speciální zařízení na likvidaci autovraků, tzv. šrédr. Šrédrování neboli drčení, je v současné době v Evropě nejrozšířenější metodou zpracování autovraků, které představují významný zdroj

dále využitelného materiálu. Podobných zařízení není v České republice mnoho. Šrédr ve Vysokém Mýtě navíc dokáže zpracovat nejen autovraky, ale i další zařízení s vysokým obsahem kovu. Před šrédrováním se z autovraků odstraní pneumatiky, skla, odčerpají všechny kapaliny a demontují i některé další součásti. O další se postará tzv. přešrédr, který autovrak v podstatě roztrhá a již menší kusy pokračují do šrédrovacího mlýna. Nadrčený materiál se třídí na separační lince, kde se získá minimálně 95 % materiálu pro další použití.

Ve Vysokém Mýtě jsou schopni zpracovat až 50 autovraků za hodinu. Ty jsou do areálu naváženy jak nákladními automobily, tak po železnici.

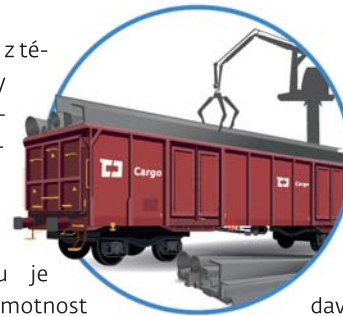
RECYCLING
ČLEN RKO GROUP



Provozovna společnosti Recycling – kovové odpady a.s. ve Vysokém Mýtě se mimo jiné zabývá likvidací autovraků.

leznicí s ČD Cargo v podstatě z téměř celé západní poloviny České republiky. Nadrčený kovový odpad je do hutí odvážen také po železnici, ve vysokostěnných vozech řady Eas. S ohledem na charakter přepravovaného materiálu je možné plně využít ložnou hmotnost vozu. Další výhodou představuje možnost tzv. dvojité manipulace. Pro nakládku kovového odpadu jsou totiž využívány také vozy, ve kterých byly na vlečku přivezeny karoserie autovraků.

Vlečka společnosti Recycling – kovové odpady a.s., Vysoké Mýto odbočuje z tratě Choceň – Litomyšl v km 6,757. Obsluhována je s uvolněním traťové koleje. Vozy jsou na vlečku představovány v pracovní dny a v sobotu v ranních hodinách manipulačním vlakem z Týniště nad



Orlicí, který ve vybrané dny pokračuje až do Cerekvice nad Loučnou, případně Litomyšle. Odsun ložených vozů z vlečky je prováděn v odpoledních hodinách. Lokomotiva a četa ČD Cargo zajišťují i posun s vozy u nakládky nebo dle dalších požadavků zákazníka. Konkurenční výhodou ČD Cargo je, že zákazníkovi dokáže nabídnout přepravu zboží jak v ucelených vlacích vhodných pro odvoz odpadu do hutí, tak i formou jednotlivých vozových zásilek využívaných zejména pro návoz karoserií. Součástí komplexních služeb je i obsluha vlečky. Ucelené vlaky míří z Vysokého Mýta, resp. z některé ze shromažďovacích stanic nejen do tuzemských hutí, ale i do Itálie, Německa nebo Polska.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH



Obsluhu vlečky ve Vysokém Mýtě zajišťují lokomotivy a čety Provozní jednotky Česká Třebová.

Kůrovec 2023

V roce 2022 byl zaznamenán pozvolný ústup kůrovcové kalamity, který nadále pokračuje i v letošním roce, přičemž hlavním rozhodujícím faktorem je počasí, které má zásadní vliv na rojení lýkožrouta smrkového. V řeci čísel to znamená, že z celkového množství biotického poškození bylo v roce 2022 evidováno přes 5,6 mil. m³ vytěženého smrkového kůrovcového dříví, což představuje druhý po sobě jdoucí meziroční pokles následující po osmi letech permanentního nárůstu (2013 až 2020).

Nicméně i toto číslo stále poukazuje na extrémně vysoké objemy, byť ty jsou zpravidla lokálně podmíněné. Kůrovcová kalamita není ještě zdaleka na většině území Česka pod úplnou kontrolou a při souběhu nepříznivých okolností může hrozit opětovné zvrácení pozitivního trendu posledních dvou let. Jen pro srovnání oproti roku 2021, kdy bylo evidováno 9,5 mil. m³ kůrovcového dříví, se

jedná o pokles ve výši 3,9 mil. m³. V roce 2020 bylo evidováno 14,9 mil. m³ a v roce 2019 14,5 mil. m³. Jde prakticky výlučně o dříví napadené lýkožroutem smrkovým. Pokud objem evidovaný v roce 2022 přepočteme na celkovou rozlohu lesů v Česku (hlášení pokrývají 67 % rozlohy lesů), dostaneme se na hodnotu více než 8 mil. m³ vytěženého smrkového kůrovcového dříví. Rozsah napadení se v regionech meziročně vyvíjí a je územně diferencován. Mnohem více je zasažena západní polovina Česka. V roce 2019 byl přibližný poměr rozdělení kůrovcového dříví Čechy vs. Morava a Slezsko cca 50:50. Konkrétně lze říct, že v roce 2020 bylo 65 % objemu kůrovcového dříví evidováno v Čechách, v roce 2021 to bylo 75 % a v roce 2022 opět 65 %. V roce

2023 lze celkově očekávat další pokles objemu vytěženého smrkového kůrovcového dřevní hmoty, a to meziročně na přibližnou hodnotu 60-70 % objemu z roku 2022.

ZDROJ: EVIDENCE KŮROVCOVÉ KALAMITY.



Byť je železniční stanice Ostrov nad Ohří elektrifikována střídavou napájecí soustavou 25kV/50Hz, v nákladní dopravě zde dominují výhradně lokomotivy řad 363.0 a 363.5, jež jezdí jak pod střídavou, tak i pod stejnosměrnou napájecí soustavou. Místní obsluhu, tedy i vozbu manipulačních vlaků zajišťují stroje řady 742 motorové trakce, nicméně v době zvýšené nakládky kůrovcem poškozeného dřeva je z důvodu překročení normativu hmotnosti vlaku na postrk vystavena záloha z Nového Sedla u Lokte. Konkrétně jde o střídavou elektrickou lokomotivu řady 210 přezdívanou "žehlička" nebo "jezevec", jak se lokomotivám říká třeba na Plzeňsku. 22. července 2023 jsme se mohli v Ostrově nad Ohří setkat se strojem 210.054 na postrku mimořádné sobotní obsluhy v režimu ad-hoc pod číslem vlaku 54804, který byl toho dne veden až do Sokolova seřadovací stanice. FOTO: NT

Nové přepravy písku

Přepravy písku k trati Znojmo – Jihlava neodmyslitelně patří. Na konci osmdesátých let minulého století po ní bylo každoročně přepravováno přibližně čtvrt milionu tun písku. Od března do listopadu zde v relaci Božice u Znojma – Jihlava město každý den jezdil ucelený vlak.

přetržitá výluka v délce 43 dní je na programu od 1. října do 12. listopadu v úseku Okříšky – Jihlava. Nejenže tedy výluky svými délkami zneumožňují, aby se příjemce mohl před výlukou dostatečně předzásobit, ale jednotlivé výluky na sebe v některých případech navazují tak těsně, že ani po skončení jedné výluky není možnost stihnout navozit alespoň minimální



Dnes již historická fotografie uceleného vlaku s pískem (tehdy Pn 64496) pořízená 9. května 2001 u Znojma. V jeho čele bylo v ten den dvojče „Bardotek“ 751.053+104. FOTO: MARTIN SVOBODA

V průběhu devadesátých let počet vlaků postupně klesal. Ještě v roce 2001, což byl poslední rok, kdy ucelené vlaky jezdily po celou stavební sezonu, bylo v dané relaci celkem 25 vlaků přepraveno 21 000 tun písku. Poslední dva ucelené vlaky odjely v červnu 2002, aby se následně veškerá přeprava písku ze Znojemska na Vysočinu na dlouhých více než 20 let kompletně přesunula na silnice. Namísto toho, aby byl písek logicky dopravován po železnici, která je pro přepravy hromadných substrátů jako stvořená, byl písek těžkými silničními nákladními vozidly dopravován téměř dvaceti obcemi pár metrů od obvodových zdí domů tisícovek lidí.

Tento stav se konečně v roce 2023 podařilo zvrátit, ačkoliv právě tento rok byl paradoxně pro obnovení přeprav po železnici nejméně příznivý. Výraznou komplikací je v letošním roce skutečnost, že na dotčené trase probíhá nejrozsáhlejší výluková činnost za posledních minimálně 30 let. Ačkoliv technologie přeprav byla dimenzována na překlenutí až několika-týdenních výluk, a to díky možnosti předzásobení se na straně příjemce, připravená opatření stejně nebyla dostačující na extrémní smršť výluk, která se na předmětnou trasu v letošním roce přihnala. Celý květen byla 31 dní dlouhá nepřetržitá výluka v úseku Hodonice – Znojmo, následně od 5. června až do 24. července probíhala 49 dní dlouhá nepřetržitá výluka v úseku Znojmo – Moravské Budějovice. Další nepřetržitá výluka v délce 31 dní probíhá od 1. srpna do 31. srpna v úseku Moravské Budějovice – Okříšky, a aby toho nebylo dost, tak další ne-

množství před začátkem výluky následující. K obnovení pravidelných přeprav písku ze Znojemska do Jihlavy došlo 20. března 2023 a i přes výše uvedené výlukové komplikace se především díky maximálnímu nasazení zaměst-



Pn 65531 (Hodonice – Znojmo) v čele s „batohem“ 742.189 projíždí 5. dubna 2023 zastávkou Dyje.

FOTO: MARTIN SVOBODA

nanců ČD Cargo podařilo do 31. července přepravit téměř 3 000 tun písku. Odběratel predikuje, že do konce letošního roku by se odvezené množství mohlo přibližně zdvojnásobit. Bez negativních dopadů výlukové činnosti by ale bývala mohla být již v letošním roce překročena hranice 10 000 tun. Pro příští rok, kdy na dotčené trase nebudou probíhat žádné výluky, pak zákazník predikuje překročení hranice



Výsypný železniční most na vlečce odbočující ze stanice Jihlava město slouží jak pro překládku písku, tak pro vykládku uhlí pro místní uhelné sklady firmy START Zelený s.r.o. O areál mělo zájem město, které zde chtělo postavit byty. To se naštěstí nestalo a za velké podpory majitele firmy pana Zeleného, se vlečka opět probudila k životu. FOTO: TOMÁŠ ZAPLETAL



Lokomotiva 742.370 posunuje 24. dubna 2023 s vozy v Hodonicích, kde se nakládá písek z nedaleké pískovny Tasovice. Nakládka 5 vozů Faccs za pomoci kolového nakladače a zvýšené rampy trvá přibližně 50 minut. FOTO: MARTIN ŠEVČÍK

20 000 tun, což by již znamenalo plnohodnotné navázání na období let 2000 až 2002. Návoz písku z pískoven v Tasovicích a Božicích do přílehlých železničních stanic Hodonice a Božice u Znojma zajišťuje společnost Hat-trick-Transport s.r.o. vlastní silniční technikou. Vykládka probíhá na vlečce společnosti Uhel-né sklady Jihlava, a.s., kde je pro tento účel využíván výsypný most. Ten byl těsně před obnovením přeprav upraven tak, aby umožňoval efektivní překládku ze železničních vozů přímo do silničních nákladních vozidel. Pro přepravy písku je využívána skupina 5 vozů řady Faccs. Skupina vozů je pak řazena do pravidelných manipulačních vlaků ČD Cargo, v nichž je tímto způsobem efektivně využívána volná kapacita, jelikož většina vozů na trati Znojmo – Jihlava jezdí ložena v opačném směru (především se jedná o přepravy dřeva do Rakouska).

Už v krátkodobém až střednědobém horizontu by podle názoru zákazníka mohl přepravní potenciál strmě růst, a to především díky situaci na trhu s pískem obecně, kdy se praný písek během několika málo let stane luxusním zbožím, což bude souviset mj. s plánovaným zavíráním většiny pískoven ve středních Čechách. Již nyní lze první dopady spatřit v severní části kraje Vysočina, kde se některým odběratelům za posledních 18 měsíců zvýšila nákupní cena praného písku z Kolínska na dvojnásobek. Především písek z pískovny Tasovice, přestože se jedná o kopaný písek, je svojí kvalitou srovnatelný s mnohdy až trojnásobně dražšími pranými písky. Má vynikající reference a mimo jiné byl v minulosti opakovaně používán do povrchů dálnic, a to i s dopravou na vzdálenosti překračující 200 km. V bezprostřední blízkosti pískoven Tasovice a Božice jsou navíc naplánovány nové železniční vlečky, k jejichž výstavbě by mohlo dojít již během následujících pěti let.

Při kombinaci všech výše uvedených faktorů se pak přepravce nebojí odhadovat, že by písek ze Znojemska mohl mít již ve střednědobém horizontu dominantní postavení na trhu s pískem na celé Vysočině, a to díky své nízké ceně a vysoké kvalitě na jedné straně, a možnosti využívání efektivní železniční dopravy na straně druhé. Ani objemy přepravované v osmdesátých letech by v takovém případě nemusely představovat nepřekonatelnou metu. Společně s ČD Cargo můžeme jen dodat, jak jsme rádi, že u toho můžeme být od samého začátku, a že jsme nedopustili, abychom si tuto příležitost nechali proklouznout mezi prsty.

MARTIN ŠEVČÍK

Setkání „bobin“ v Olomouci, aneb pozvánka na Dny železnice

V sobotu 12. srpna 2023 se v olomouckém depozitáři muzea Českých drah uskutečnila velmi zajímavá akce – sraz lokomotiv řady E 499.0 známých pod přezdívkou „bobina“. Akce měla za cíl připomenout 70. výročí od vyrobení první z nich a 65. výročí od vyrobení poslední, tedy sté „bobiny“ pro tehdejší ČSD.

Celkem se v Olomouci sešlo 9 strojů této řady. Ve stejný den se uskutečnila řada jízdy zvláštních vlaků do Olomouce, včetně odpoledního nákladního fotovlaku s vozy ČD Cargo. Událost se setkala s velkým zájmem železničních fanoušků a fotografů. Září je měsícem, ve kterém nás čeká řada podobných akcí, konkrétně Dny železnice, ať už těch regionálních nebo Národního dne železnice, který se uskuteční 23. září 2023 v Bohumíně. Pro úplnost přinášíme přehled všech Dnů železnice, na kterých bude možné

se setkat s vozidly ČD Cargo. Budeme se na vás těšit.

- 9. září Praha-Vršovice
- 16. září Česká Třebová
- 23. září Bohumín
- 30. září Liberec

Více informací na <https://denzeleznice.cz/>

TEXT: MICHAL ROH

FOTO: JOSEF HEVERA



Bezpečnost v železničním provozu

Výběr nejzávažnějších mimořádných událostí (MU) za 1. čtvrtletí 2023

• Dne 3. dubna 2023, došlo v úseku Znojmo – Šatov (trať Znojmo státní hranice – Okříšky) za jízdy vlaku ČD Cargo 49081 k úniku motorového oleje z hnacího vozidla do kolejíště. Únik oleje byl klasifikován jako ekologická havárie. Mimořádná událost se obešla bez újmy na zdraví zaměstnanců, ale vznikla při ní značná škoda na železničním svršku.



• Dne 22. dubna 2023 došlo v železniční stanici Cheb (trať Plzeň hl. n. – Cheb) k samovolnému pohybu nedostatečně zajištěného odstaveného drážního vozidla ČD Cargo. Došlo k jeho najetí na přímý pražec zarážedla na konci kusé koleje, k lomu kolejnice pod drážním vozidlem a k následnému vykolejení pravých kol prvních dvou dvojkolí. Mimořádná událost se obešla bez újmy na zdraví zaměstnanců, ale vznikla při ní značná škoda na železničním svršku.



• Dne 21. května 2023 došlo v železniční stanici Převýšov (trať Choceň – Velký Osek) při posunu samostatného hnacího drážního vozidla ČD Cargo na 2. staniční kolej k prudkému najetí na odstavenou skupinu drážních vozidel. Došlo k poškození 3 vozů a lokomotivy. První vůz odstavené skupiny vykolejil 2 nápravami. Mimořádná událost se obešla bez újmy na zdraví zaměstnanců, ale vznikla při ní značná škoda na drážních vozidlech.



Sdílení bezpečnostních informací a identifikace rizik

V rámci trvalé identifikace zdrojů provozních, organizačních a technických rizik, jejich analýzy, vyhodnocování a přijímání opatření k jejich usměrnění (dle ustanovení NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2018/762 ze dne 8. března 2018) informoval 26. července 2023 ředitel O22 ČD Cargo, a.s., písemně provozovatele dráhy Správu železnic, státní organizaci (SŽ) o riziku, spočívajícím v neohlášeném pohybu dodavatelských subjektů SŽ na provozované dopravní cestě. Podkladem k této

informaci bylo hlášení strojvedoucího vlaku Nex 60106, který 25. července 2023 zaznamenal za jízdy v úseku Praha-Krč – Odbočka Tunel osobu zúčastněnou na odstraňování vegetace vedle traťové koleje, o čemž nebyl předem informován. Na opakovanou slyšitelnou návěst „Pozor“ osoba nereagovala, načež byl strojvedoucí nucen zavést rychločinné brzdění. Při něm došlo k vytvoření plochých míst na kolech hnacího vozidla a na kolech jednoho z vozů řazených v soupravě. Jen díky důslednému sledování tratě a reakci strojvedoucího nedošlo k závažnějším následkům – k újmě na zdraví či ke smrti předmětného zaměstnance.

Jízda při zhoršených klimatických podmínkách – je adheze důležitá?

Adheze (v obecném smyslu „přilnavost“) je schopnost materiálu (především dvou rozdílných materiálů) spolu přilnout, odborněji fyzikálně je to schopnost přenosu tečných sil ve styku dvou povrchů bez zřetelného pohybu. Adheze označuje přilnavost různých materiálů. Jejich soudržnost se nazývá koheze. V dopravě se tak označuje schopnost trakčního vozidla přenášet tažnou sílu mezi koly a jízdní dráhou. Na adhezi je založena funkčnost pozemních dopravních prostředků, umožňuje totiž vyvíjet tažné i brzdě síly.

Ke zhoršení adhezních a klimatických podmínek dochází nejčastěji v podzimních a zimních měsících, ale může k nim docházet vlivem změny počasí prakticky v průběhu celého roku. Nebezpečí skluzu a smyku je větší těsně po začátku deště, při rose, mlze, sněžení či mrholení a na místech, kde se na hlavy kolejnic dostal olej, listí, tráva nebo jiné materiály snižující adhezi. Adhezivnost kolejnic rovněž výrazně snižuje znečištění hygroskopickým materiálem, například nasolení vozovky v rámci zimního posypu, které ovlivňuje mez adheze především na styku pozemních komunikací s železniční dráhou.

Proto je velmi důležité, aby strojvedoucí, v rámci zvýšení bezpečnosti provozování drážní dopravy, mimo své ostatní pracovní povinnosti, dbali na provedení kontroly funkčnosti pískovacího zařízení na hnacích vozidlech, dostatečné množství písku v zásobnících (písečnicích) a při přebírání lokomotiv provedli důkladnou vizuální kontrolu a následně rovněž fyzické odzkoušení činnosti pískovacího zařízení. Normativní hodnota pískování pod jedním kolem je do 0,3 l (0,5 kg), za dobu 30 s. Strojvedoucí má za povinnost vyzkoušet pískovací zařízení jeho aktivováním na dobu 3 s, tj. vysypáním maximálně 50 g písku pod jedno kolo. V případě zjištění jeho nefunkčnosti nebo nesprávného fungování, např. sypání příliš velkého nebo příliš malého množství písku strojvedoucí závadu zapisuje do aplikace SH SAP a je oprávněn hnací vozidlo k výkonu nepřevzít. Všechny tyto závady můžou zásadním způsobem ovlivnit bezpečnost provozování drážní dopravy. Jsou známy případy, kdy například z důvodu poruchy pískovacího zařízení a sypání nepřiměřeného množství písku došlo k odizolování kol drážních vozidel a následné ztrátě součinnosti vozidel se zabezpečovacím zařízením. Takže pozor, pískování je nezbytný pomocník, ale též může být i zálný nepřítel, pokud mu nevěnujeme pozornost.

Při zhoršených adhezních podmínkách dochází při rozjezdu drážních vozidel, v některých případech i při rozjezdu samotného hnacího vozidla, ke skluzu. Skluz je v kolejové dopravě rozdílný mezi obvodovou rychlostí kola a rychlostí vozidla. Někdy se terminologicky rozlišuje ztráta adheze při rozjezdu, označovaná jako skluz, od ztráty adheze při brzdění – označovaná jako smyk. Pokud vozidlo vyvíjí tažnou sílu, dochází k tzv. účinnému skluzu. Ten se pohybuje v řádu jednotek procent. V případě překonání meze adheze, dochází k rapidnímu snížení tažné síly a nekontrolovanému zvyšování otáček kola, čili k prokluzu. Tomu u moderních vozidel zabraňuje skluzová ochrana, která porovnává úhlovou rychlost jednotlivých dvojkolí. Dříve se využívalo porovnání napětí na motorech, dnes jsou nápravy nebo trakční motory osazeny snímači otáček. Nebezpečný je tzv. synchronní skluz, kdy dojde k „utržení“ všech dvojkolí najednou. V tom případě nestačí porovnávání rychlostí otáčení, ale využívá se tzv. pátá náprava – sleduje se strmost nárůstu otáček. Skluz je při rozjezdech kolejových vozidel poměrně běžnou záležitostí. Koeficient adheze se pohybuje přibližně v rozsahu 0,1 až 0,3, zatímco koeficient smykového tření je nižší. Pokud tedy dojde k prokluznutí kol, nemůže se kolo bez zásahu regulace prokluzu zpomalit. Kromě toho, že vozidlo ztratí v okamžiku skluzu velkou část tažné síly, může dojít i k jeho poškození nebo poškození svršku. Nejnebezpečnější je skluz u pohonu sériovými elektromotory, pokud je několik těchto motorů zapojených v sérii (bez

vzájemné mechanické vazby). V případě prokluzu jednoho dvojkolí dojde vlivem nárůstu napětí na příslušném motoru k dalšímu nekontrolovanému růstu otáček, což v případě selhání ochrany může vést velmi rychle k poškození nebo zničení motoru. K eliminaci vyjmenovaných možných rizik použije strojvedoucí písek, který se pomocí pískovacího zařízení (pískovačů) uvolňuje ze zásobníků (písečniců) na hlavy kolejnic před kola vozidla. Písek rozdrčený koly pak zčásti přilne ke kolejnici, a tím dochází ke zvýšení adheze. Pískovací zařízení může strojvedoucí použít nejen při rozjezdu, ale také při brzdění.

Technika sypání písku (pískování) má vliv na plynulost jízdy. Nevládnutí skluzu nebo smyku a nevhodný způsob pískování mohou způsobit závažné poškození elektrické výzbroje hnacích vozidel, a to z důvodu nerovnoměrných změn rychlosti kol nebo poškození kol vozidel (vytvoření plošek smykem zablokovaných kol).

Je nutné zdůraznit, že používání pískovacího zařízení není povoleno vždy a všude. Na základě článků 3.8.1 až 3.8.5 Směrnice PT510-B-2011 SMS CDC-CZ-512 je zakázáno použití pískování v prostoru výhybek a kolejových křížení, v prostoru kolejové brzdy, v prostoru spádoviště (od vrcholu svážného pahrbku po poslední rozřaďovací výhybku), v místě, které nebude dále projížděno dalšími vozidly téže soupravy nebo během brzdění při rychlosti nižší než 20 km/h. Strojvedoucí rovněž nesmí použít pískovací zařízení v případě, že již došlo ke skluzu kol. V tomto případě musí strojvedoucí vyčkat, než dojde k pomnutí skluzu. Naopak, pískování použije strojvedoucí vždy v případě odvrácení hrozícího nebezpečí, a to při současném použití rychločinného brzdění.

Již bylo výše uvedeno, v kterých ročních obdobích je zvýšené riziko vzniku ztráty adheze, resp. riziko vzniku prokluzu (skluzu) dvojkolí nejčastější. Historicky evidujeme poměrně značné množství mimořádných událostí, jejichž příčinou, kromě jiného, bylo nezvládnutí technologie jízdy, především brzdění, drážních vozidel s následným nezastavením na místě určeném. V mnoha případech došlo ke srážce se stojícími drážními vozidly s následným vznikem nemalých škod. Je tedy na místě upozornit na tato úskalí právě v tuto dobu, kdy nastává z daného pohledu nejkřivější roční období, tj. podzim.

Vlivem ztráty adheze a následnému vzniku prokluzu dvojkolí dochází mnohdy k uvážnutí vlaků v kritických úsecích tratí, které jsou ve většině případů strojvedoucími již všeobecně známy. Padání listí, mrholení a deštivé počasí jako takové, to vše rozhodně ke zvýšení adheze nepřispívá a je tedy žádoucí, aby tyto skutečnosti měli strojvedoucí vždy na paměti. Je známo mnoho případů mimořádných událostí z uvedeného období, před jejichž vznikem samostatně jedoucí hnací vozidlo při jízdě pro uvážený vlak, nedokázalo včas a bezpečně zastavit a se stojícím vlakem pak došlo ke srážce.

I z těchto důvodů došlo při vydání předpisu Správy železnic D1 ČÁST PRVNÍ, v čl. 222 odst. 8, k úpravě a určitému zpřísnění podmínek jízdy uvedených v předchozím odstavci. Při jízdě PMD musí strojvedoucí vždy dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů. Při jízdě PMD pro uvážený vlak nebo jede-li na trať z důvodu zjištění volnosti a průjezdnosti koleje nebo odstranění překážky, je strojvedoucímu nařizováno nepřekročit maximální dovolenou rychlost, která je stanovena, od vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy, na maximálně 20 km/h.

Dovolujeme si tedy apelovat na všechny strojvedoucí, aby obzvláště s blížícím se podzimem, věnovali zvýšenou pozornost aktuálním adhezním podmínkám, které se mohou v průběhu směny výrazně měnit, a zajistili tak bezpečné provozování drážní dopravy.

TEXT: OLDŘICH KORPAS, MILAN MAŠEK, JAN HNILICA
FOTO: VYŠETŘOVACÍ SPISY, RICHARD ONDRUŠEK

První „plecháč“ pro ČD Cargo vyjel z ČMŽO

V

V pátek 21. července 2023 opustil areál opraven společnosti ČMŽO v Přerově první „plecháč“ neboli lokomotiva řady 242.

Stroje této řady odkoupené od Českých drah se stanou novou posilou našeho lokomotivního parku a díky jejich modernizaci a dosažení ETCS se počítá s jejich nasazením v delším časovém horizontu.

„Plecháče“ také na vnitrostátních výkonech postupně nahradí starší lokomotivy řady 230, které však ČD Cargo plánuje využívat v zahraničí, zejména na Slovensku, v Maďarsku a případně dále na Balkáně. Celkem by flotila lokomotiv řady 242 ČD Cargo mělo tvořit asi 30–35 lokomotiv.

Výběrové řízení na provedení periodických oprav 15 lokomotiv řady 242 v rozsahu R3 (dříve EH



Českomoravská železniční opravna

Skupina ČMŽO

oprava) vyhlášené v roce 2022 vyhrála Českomoravská železniční opravna, s.r.o. (dále jen ČMŽO). Tato rodinná firma vznikla v roce 1994 a dá se říci, že na rozdíl od jiných opravárenských společností, začínala téměř od nuly. Svoje zázemí si vybudovala v areálu bývalých Přerovských strojírny, kde má v současné době již pět moderních hal, včetně kolovky a lakovny. Dnes Skupinu ČMŽO tvoří 5 firem s více než 360 zaměstnanci a kromě oprav stejnosměrných a střídavých elektrických lokomotiv se Skupina zabývá integrací



„Plecháč“ 242.212 po laku, ve fázi montáže. Na konci srpna by měl být předán ČD Cargo.



Novotou zářící stroj 242.234 před odjezdem z areálu dílen ČMŽO v Přerově



Vyvázaná lokomotiva 242.221 připravená na tryskání a lak

systému ETCS do lokomotiv nebo opravami historických železničních vozidel. V tomto směru představuje referenci číslo 1 oprava motorového vozu M 290.002 Slovenská strela. O její preciznosti se mohou přesvědčit jak návštěvníci jejího depozitáře v Kopřivnici¹, tak účastníci četných vyhlídkových jízd. Pro ČD Cargo představuje ČMŽO tradičního partnera, který mimo jiné provedl konverzi 18 lokomotiv řady 163 na 363 a firma ČMŽO – elektronika s.r.o. je členem konsorcia pro instalaci evropského vlakového zabezpečovače ETCS nejen do konvertovaných, ale i do původních lokomotiv řady 363.

Ale pojďme zpět k „plecháčům“. Stroj s číslem 242.234 byl do dílen ČMŽO v Přerově přistavený 15. února 2023, zpět do stavu ČD Cargo byl převzatý 13. července téhož roku. V tu dobu již byly v halách opravovány další dvě lokomo-

tivy – viz fotografie. Časově by kontrakt měl být dokončen do dvou let. Lokomotivy se po opravě R3 mohou pochlubit například unifikovaným pultem strojvedoucího a v budoucnu se počítá i s jejich provozem ve dvoučlenném řízení. Výběrové řízení na instalaci ETCS do těchto lokomotiv nyní probíhá.

Lokomotiva 242.209 prodělává revizní opravu R3 v SOKV České Budějovice, revizní opravy R1 budou na vybraných lokomotivách prováděny v DPOV Přerov. O tom, jaké úpravy byly v rámci oprav R3 na lokomotivách provedeny a jak se zvýšil komfort pro strojvedoucí, si povíme zase příště.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH

¹ Depozitář byl v roce 2021 vyhlášen Stavbou roku.

Tenisový turnaj ČD CARGO tentokrát trochu jinak

V

V pořadí již 17. ročník tenisového turnaje čtyřher ČD Cargo se uskutečnil 23. června 2023 v Přerově. V letošním roce jsme se rozhodli pro malou změnu a inovaci této akce, a tak jsme po třech letech opustili tenisový areál Vista Resort a z Prahy turnaj přesunuli téměř na druhý konec republiky, na kurty TK Precheza Přerov.

Využili jsme nabídku místního profesionálního tenisového klubu a turnaj uspořádali v rámci tzv. „týdenní tenisové akademie Petra Huťky“, jako samostatný vložený turnaj. Tenisová akademie je tenisové soustředění osobností ze světa šoubyznysu, sportu a podnikatelské sféry. A tak jsme se na kurtech i mimo ně mohli potkat s Helenou Vondráčkovou, Věrou Martinovou, Leonou Machálkovou, Milošem Knorem, Ivo Jahelkou, Felixem Slovákem, Pavlem Novým a dalšími.

Neméně zajímavou možností pak byla účast na doprovodných akcích tenisové akademie, a to jak v předvečer

turnaje, tzv. „jamování“ (v podstatě improvizovaný koncert), tak po jeho skončení na závěrečné společné grillpárty.

Nesmíme však zapomenout na to podstatné, a to na sportovní část turnaje. Téměř dvě desítky deblových párů byly rozděleny do čtyř skupin, ve kterých se utkaly o postupové příčky do vyřazovací části turnaje. Zoufat nemuseli ani ti méně úspěšní, kteří se utkali v turnaji útěchy. V hlavní soutěži, po urputných bojích a v nebyvale parném počasí, vybojoval vítězství pár Petr Bůžek (ČD Cargo) a Wolfgang Wiesinger (HSL Logistik), který po celý den předváděl kvalitní a vyrovnané výkony. Kromě všech aktérů turnaje si ocenění zaslouží rovněž organizátoři z TK Precheza Přerov za skvělý servis a organizaci turnaje. Věříme, že inovovaný koncept tenisového turnaje zaujal a za rok se opět koncem června sejdeme společně na tenisových kurtech v Přerově.

ZDENĚK ŠILER



Vítězný pár Petr Bůžek a Wolfgang Wiesinger ve společnosti stále populární Heleny Vondráčkové FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Šotouši

Patříte k těm, kteří s napětím postávají kolem železničních kolejí a číhají na parádní úlovek v podobě krásného snímku nákladního nebo osobního vlaku? Nebo raději sedíte v klidu doma a věnujete se třeba železničnímu modelářství? O tom, že láska k železnici může mít mnoho podob, se můžete přesvědčit v třídílném dokumentárním cyklu mladého režiséra Ondřeje Mazury nazvané Šotouši.

► Mohl byste nám říci, co Vás přivedlo k natočení tří krátkých filmů s tematikou železnice a jejich obdivovatelů? Vy sám osobně máte nějaký blízký vztah k železnici?

Blízký vztah k železnici mám od mala, samozřejmě díky tátovi Milošovi, který na ni v osmdesátých letech přišel a už ji neopustil. Já jsem díky tomu mimo jiné měl do svých 26 let režijku a cestoval vlakem po celé republice kdykoli jsem potřeboval. Vzhledem k tomu, že pocházím ze Žamberka, je všude okolo nás hustá železniční síť, která navíc často vede překrásnou krajinou podél řek, okolo hradů a zámků, prostě radost pohledět.

Nápad vytvořit dokumentární minisérii o fenoménu Šotoušství vznikl v redakci iVysílání České televize, kde se poté rozhlíželi po režisérovi a k mému štěstí, asi i vzhledem k mému blízkému vztahu k železnici, oslovili mne.



► Kde jste čerpali náměty k jednotlivým dílům? V zmiňované redakci iVysílání pracuje šotouš Láďa Řehounek, který je jak autorem námětu, tak se výraznou měrou podílel také na výběru respondentů.

► Někteří šotouši bývají svérázní a třeba mráček na obloze zvaný šotomrak je dovede přivést k nepřičetnosti ☹️. Jak náročné natáčení jednotlivých dílů bylo?

Překvapivě náročné bylo dorazit do Žďáru nad Sázavou k modelovému kolejišti Ladislava Wimmera. Ráno se totiž Moravou přehnal blesková sněhová bouře a naše dodávka se zůstala smýkat v mírném kopci silnice druhé třídy. Situaci nakonec zachránily řetězy, které měl řidič v kufru spíš náhodou. Sníh nás nakonec provázal každým dílem.

Asi nejnáročnější bylo natáčení s mladým fotografem Štěpánem a jeho kamarádem. Kluci se totiž okamžitě ponořili do svého živlu a na



nějaké natáčení nebrali jen tak ohled. Za pět minut pojedou tudy vlak tam, šup a byli na stromě, než jsme my stihli i třeba zapnout kameru. Jen co projel, už byli dole a mířili k dalšímu oblouku.

Když jsem se jejich tempo snažil trochu korigovat, abychom je občas natočili taky zepředu, nejen jejich záda, cítil jsem mírnou nervozitu. Co kdyby jim náhodou ujel ten plech, pro který vážili takovou cestu. Nakonec jsme je uprostřed dne, když už štáb hladověl, u tratě na chvíli opustili, a jeli na rychlý pozdní oběd, zatímco oni stihli nafotit ještě alespoň dva vlaky a zapláclí se připravenou sváčou.

► Přiblížil byste nám tým, který se na natáčení podílel?

Kromě mě a pokaždé jiného zvukového technika/řidiče se na natáčení podíleli především dva kameramani, Filip Rojčík a Filip Vonka. Což je samozřejmě skvěle matoucí ve chvílích, kdy se snažíte dát během natáčení rychlý režisérský

pokyn jen jednomu z Filipů. Velkou zásluhu na výsledném díle má ale celá řada dalších lidí, stříhač Martin Švarc, který nad materiálem strávil hodiny a hodiny času, coby kreativní producentka to měla pod palcem Dorota Vašíčková, dramaturgicky Eva Pjajčíková, produkčně to oddělili také Jakub Šponer a Jan Šimek.

► Proradíte našim čtenářům, na jaké další pořady z Vaší dílny se mohou těšit?

Na Youtube kanálu České televize pravidelně vychází zábavný pořad What the Fact?, který vám svižně vysvětlí nějakou věc, co vás vždycky zajímala, ale zapoměli jste si ji vygooglit. Taky tam najdete TeleRevizi, což je skvělá vtipná analytická sonda do Českotelevizních archivů. A kromě původní tvorby je iVysílání plně legen-



dárních zahraničních seriálů v původním znění jako je The IT Crowd či Black Books. Nově je tam také můj milovaný dětský seriál Byl jednou jeden život!

PŘIPRAVIL: MICHAL ROH
FOTO: ARCHIV ONDŘEJE MAZURY

Šotouši

Režie: Ondřej Mazura. **Střih:** Martin Švarc.
Kamera: Filip Rojčík, Filip Vonka, Oskar Pajer.
Kreativní producentka: Dorota Vašíčková

QR kódy s odkazem na trailer na YouTube a s odkazem na iVysílání ČT.



Stalo se za bílého dne

Podobně jako na obrazkách České televize by se i u tohoto článku měl objevit symbol toho, že není vhodný pro děti a mladistvé. Pravda, je trochu drsný, ale zároveň je i součástí železniční historie, i když tedy z trochu jiného pohledu.

Před šedesáti lety se na přelomu července a srpna stala u pardubického nádraží dnes již pozapomenutá tragédie, jejíž kulaté výročí dává podnět k malému zamyšlení. Jedním z „aktérů“ této události byl obytný vagon odstavený na koleji za podjezdem směrem na Rosice nad Labem. 29. července 1963 se stal posledním dnem pro dva chlapce – šestiletého Vladimíra Drtina a devítiletého Olína Křenka. Jeden byl z blízkého Svítkova a druhý trávil ve Svítkově prázdniny u svého dědečka. Oba

chlapci si hráli v blízkosti odstaveného vagónu, ve kterém se zrovna nacházel zběhlý voják Josef Kulík. Oba hochy nalákal do vagónu a tím byl jejich osud zpečetěn.

Již toho večera bylo po nezvestných chlapcích zahájeno pátrání, které přineslo výsledky až 2. srpna 1963, kdy vyšetřovatelé chtěli prohlédnout odstavený vagón. Už od počátku bylo zřejmé, že jsou u cíle. Z vagónu se šířil zápach a kolem komínu se rojila spousta much. Pohled, který se vyšetřovatelům uvnitř vagónu naskytl, předčil i ta nejhorší očekávání. Ve voze ležela rozřezaná těla obou pohřešovaných chlapců. Všude byla spousta krve, ale také dostatek stop, díky kterým bylo brzy jasné, kdo je pachatelem, neboť zběhlý voják díky své kriminální minulosti nebyl pro tehdejší policii – veřejnou bezpečnost – neznámou osobou. Trahuje se, že mladšímu Vládovi, který vraždu ka-

maráda sledoval, hrůzou zbělely vlasy. Případ dal vzniknout i pověře, že ofotografováním zornic obětí (dnes bychom použili slovo skenování) se získá poslední pohled před smrtí, který by mohl obsahovat podobiznu vraha. Podle vyprávění mého bývalého nadřízeného, kterému bylo v době vraždy 15 let, se rodiče báli posílat své děti do školy nebo na brigády. K dopadení pachatele pomohla náhoda. Kulík přespávajícího v poli přejel traktor. Musel vy-



hledat lékařské ošetření a v nemocnici byl okamžitě zadržen. Během následného procesu byl shledán vinným v plném rozsahu a 7. února 1964 v pankrácké věznici popraven. Jelikož šlo o vojáka Československé lidové armády, snažily se příslušné orgány případ uttlat, neboť vrhal špatné světlo na socialistickou armádu a dokonce bylo rodinám pozůstalých vyhrožováno, kdyby chtěly hovořit o identitě vraha. Poblíž místa byl postaven malý pomníček, který tuto událost připomínal. Během rekonstrukce pardubického nádraží a přilehlých komunikací byl odstraněn, ale městský obvod VII v Rosicích nad Labem uvažuje o jeho umístění v místě přístupném veřejnosti. V souvislosti s přestavbou nádraží a odstraněním odstavných kolejí tak již dávný kriminální případ nic nepřipomíná. Cestující jedoucí za turistikou do Krkonoš, na návštěvy nebo vracející se z práce či z oslav ani netuší, že jedou kolem místa nezměrné tragédie. A už vůbec to netuší cestující, kteří po sousední koleji projíždějí osudného 29. července 1963.

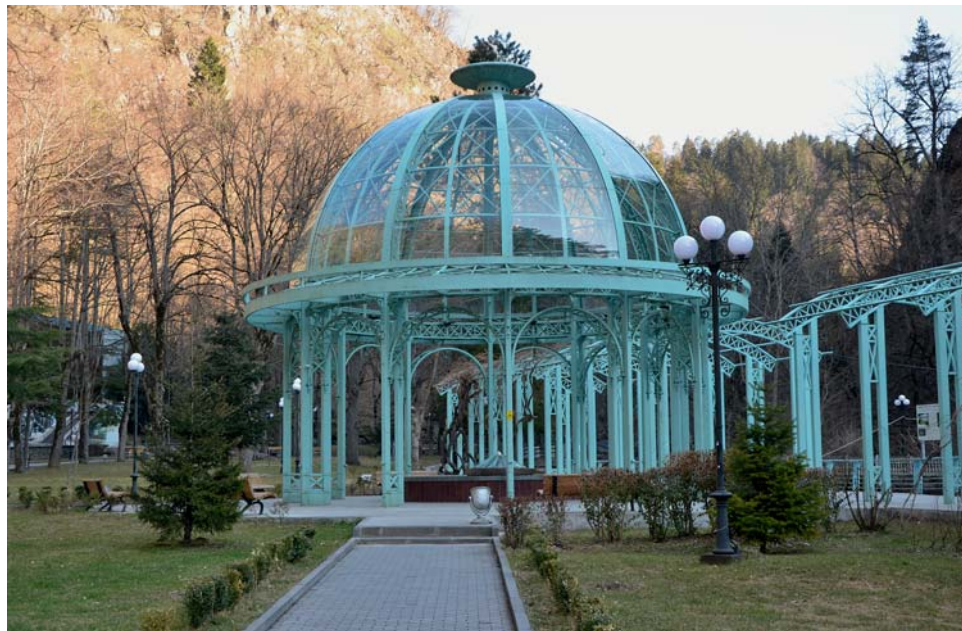
TEXT A FOTO: JIŘÍ VOREL

Na návštěvě v Bordžomi



Dnešní cestopis nás zavede na Kavkaz, konkrétně do jedné z Kavkazských republik, do Gruzie. Až do roku 2020 jsme se přitom mohli svést úzkorozchodnou dráhou, které místní říkají Kukuška, což v překladu znamená kukačka. Její výchozí stanicí bylo město Bordžomi (gruzínsky ბორჯომი) ležící ve stejnojmenné soutěsce na březích řeky Mtkvari (Kura) sevřené zalesněnými svahy pohoří Mescheti a Trialeti přibližně 100 kilometrů západně od Tbilisi. Pro krásnou okolní přírodu, teplé podnebí a existenci léčivých minerálních pramenů bývá často nazýváno „perlou Kavkazu“.

K nejvýznamnějším památkám v Bordžomi patří novorenesanční romanovský palác (vila Likani) – residence prezidenta Gruzie ležící na jižním okraji města, Modrý palác „Firuza“ s bohatou orientální výzdobou vystavěný roku 1892 pro íránského konzula nebo budova romanovského kancléřství, ve které se nachází místní muzeum. Oázou klidu je rozsáhlý centrální park, ve kterém se nacházejí historické termální lázně, několik vodopádů a také dolní



Pavilon hlavního pramene v centrálním parku v Bordžomi

kolajevič Romanov, generální guvernér Zakavkazska. Později zde pobývali také známí umělci, jako například Čechov nebo Čajkovskij. Základem léčby v Bordžomi je pití zdejší mine-

tryská tlakem přírodního oxidu uhličitého z hloubky 8–10 km a na povrch se dostává o teplotě 38–41 °C. Na své cestě z hlubin země je obohacena asi o 60 různých minerálů. První závod na lahvování minerální vody vznikl ve městě už na počátku druhé poloviny 19. století. Dnes se minerální voda Borjomi vyvážá do více než čtyřiceti zemí světa. V exportu do některých zemí stále hraje prim železnice. Konkrétně se jedná o Rusko, Kazachstán, Litvu, Bělorusko, Ukrajinu, Kyrgyzstán a Turkmenistán. Roční objem přeprav po železnici představuje nezanedbatelných 100 tisíc tun zboží. Minerální vody, balené do skleněných a plastových lahví, jsou přepravovány jak v klasických krytých vozech, tak ve vozech izotermických. Ty vznikly zpravidla přestavbou starších chladírenských vozů nebo chladírenských sekcí.

Zatímco osobní vlaky do Tbilisi odjíždějí dvakrát denně z železniční stanice Bordžomi-park, minerálka je do železničních vozů nakládána na vlečce vycházející z nákladového obvodu širokorozchodné stanice Bordžomi. A v jejím sousedství je i stanice a depo Kukušky – dráhy o rozchodu 900 mm spojující Bordžomi s horským střediskem a oblíbeným střediskem



Kabina lanové dráhy vedoucí z Bordžomi na vyhlídku na náhorní planině nad městem

zimní rekreace Bakuriani. To leží v nadmořské výšce 1 700 metrů, což pro úzkorozchodné vlaky znamená sklony až 39 %, resp. převýšení 880 metrů na trase dlouhé 37 kilometrů. Stavba této horské železnice byla zahájena v roce 1897, tedy v době, kdy Gruzie byla součástí Ruské říše. Z důvodu obtížného terénu a také nepříznivých klimatických podmínek, byla stavba dokončena až v lednu 1902. Nejvýznamnější stavbou se stal ocelový most přes řeku Tsemitskal, jehož projekt vypracoval známý francouzský inženýr Gustave Eiffel. Původně parní provoz byl v roce 1967 nahrazen elektrickým (1 500 kV, ss). Pro potřeby dráhy bylo v SMZ Dubnica nad Váhom vyrobeno 12 lokomotiv typu ČS11 vycházejících z kon-



Kukuška po příjezdu do cílové stanice Bakuriani

stanice visuté lanové dráhy na náhorní plošinu, ze které je nádherný rozhled na město. Na vyvýšenině na opačném břehu řeky Mtkvari se nachází zdaleka viditelné pozůstatky pevnosti Gogia střežící v minulosti zdejší obchodní cestu. První zmínky o pevnosti pocházejí ze 16. století, ale velkou roli sehrála pevnost například v roce 1828 ve válce proti Turkům. Turci se pokusili dobýt tento kontrolní bod, kde v té době sídlilo čtyřicet členů gruzínské milice v čele s statečným Vezirishvilim. Gruzínci hrdině bojovali proti nepříteli, úspěšně odolávali útokům Turků a donutili je k ústupu poté, co jim způsobili značné ztráty. V následujících letech byl v pevnosti Gogia umístěn kontrolní bod ruské armády, aby střežil úzkou cestu, kterou musel nepřítel projít.

Historie Bordžomi je však neodmyslitelně spjatá se zdejšími lázněmi a minerálními prameny. Ty byly objeveny na počátku 19. století, kdy byla zdejší oblast kvůli opakovaným osmanským nájezdům téměř vyhlazena. V tomto století také nastal velký rozmach lázeňství a město se brzy stalo elitním letoviskem. Mezi hosty se objevují zasloužilí bojovníci z kavkazské války, jako například generál Jevgenij Golovin nebo polní maršál Michail Voroncov, ale třeba také carův bratr, velkokníže Michail Ni-

rální vody. Léčí se tu zejména chronická onemocnění trávicího traktu a choroby jater a žlučníku.

Minerální voda Borjomi je dnes známým vývozním artiklem. Jedná se o vodu hydrogenuhličitano-sodného typu s trochu vyšším obsahem fluoru, která je vulkanického původu.



Elektrická jednotka Gruzínských železnic je ve stanici Bordžomi park připravena k odjezdu do Tbilisi.



Obsluha vlečky stáčírný minerální vody

strukce odklízových lokomotiv Škoda 17E. Až do roku 1991 sloužila dráha i nákladní dopravě, konkrétně andezitu z lomů u Bakuriani. Do roku 2020 (pandemie Covid-19) byla dráha využívána místními obyvateli a v hojně míře také turisty. Od roku 2017 je národní kulturní památkou, jejíž provoz zajišťovala dceřiná společnost Gruzínských železnic: GR Dráha Bordžomi – Bakuriani. Cesta Kukuškou trvala asi 2 a půl hodiny, ale byl to opravdový zážitek. Jízdní řád nabízel dva spoje denně v každém směru. Provozní by stále měly být 3 elektrické lokomotivy.

Do Bakuriani prozatím dojedete pouze autobusem, ale když už tam budete, nenechte si ujít návštěvu zdejší botanické zahrady založené v roce 1910. V zimě je zde k dispozici celá řada sjezdovek. Bordžomi je pak východiskem k návštěvě jednoho z největších evropských národních parků Bordžomi-Charagauli. Jen pozor, návštěva je trochu složitější. Park je veřejnosti přístupný od dubna do října a pro jeho návštěvu musíte v návštěvnickém centru sdělit, kterou z devíti turistických tras v parku plánujete využít a zaplatit poplatek za přespaní v parku.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH