

Cargovák



Úvodní sloupek

V Pardubicích se hovořilo o budoucnosti železniční nákladní dopravy

Měsíc září patří tradičně oslavám Dnů železnice. Ani to letošní není výjimkou, nicméně podrobnou reportáž z těchto akcí, s ohledem na jejich termíny, naleznete až v říjnovém Cargováku. V září se však uskutečnila i celá řada dalších akcí majících větší či menší vztah k železniční dopravě. Zmínit musíme především dopravní konferenci v Pardubicích. Do pardubického kongresového centra se ve čtvrtek 7. září 2023 sjely na tři stovky účastníků z řad odborné veřejnosti, na které se setkali odborníci na financování, přípravu, výstavbu i vlastní využívání všech druhů dopravy. Akce druhý den pokračovala silničním veletrhem v areálu Správy a údržby silnic Pardubického kraje. Konferenci zahájil ministr dopravy Martin Kupka představením strategie

rozvoje dopravní infrastruktury v České republice ve vazbě na Pardubický kraj. Mezi nejzajímavější přednášky patřilo tradičně vystoupení generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody, ale já bych rád vyzdvihl vystoupení předsedy představenstva společnosti ČD Cargo Tomáše Tótha. Ten se totiž ve svém vystoupení zabýval trendy a budoucností železniční nákladní dopravy v různých aspektech (energetika, dekarbonizace, místo železniční dopravy v novém dopravním mixu) a zdůraznil, že perspektivou bude s největší pravděpodobností spolehlivá kombinovaná doprava. Doslova uvedl: „*Dekarbonizace dopravy s sebou přinese nutně úspory ve spotřebě elektrické energie, které bude doprava v budoucnu potřebovat násobně více než nyní. Konvenční silniční a železniční nákladní doprava se musí naučit spolupracovat.*“ Jisté je, že v souladu s trendem udržitelnosti bude muset být spolupráce obou dopravních módů v budoucnu velice těsná. Tak snad se to podaří.

MICHAL ROH

Obsah

Cukrovar Litovel

03 Pro většinu cukrovarů představovala železnice v minulosti životodárnou tepnu. Od padesátých let 20. století však většinu cukrovarnických přeprav převzaly nákladní automobily. Cukrovar v Litovli však stále využívá železnici pro přepravu uhlí.



Opravárenská hala v Českých Budějovicích

05 V Českých Budějovicích roste nová opravárenská hala. Zatímco na jaře jsme zde mohli spatřit pouze ocelový skelet nové haly, dnes jsou všechny objekty před dokončením a vše směřuje k zahájení provozu nové opravy v lednu roku 2024.



Již v červenci letošního roku zahájila Správa železnic přípravné práce pro **zdvoukolejnění Branického mostu v Praze**, který možná znáte pod názvem Most inteligence. V druhé polovině října měla být zahájena nepřetržitá výluka na trati vedoucí přes tento most. Ta bude pro nákladní dopravce znamenat odklonovou vozbu spojenou s nárůstem přepravní vzdálenosti, prodloužením doby oběhu vozů a dalšími aspekty. Začátek výluky však byl prozatím odložen na leden příštího roku. **FOTO: VOJTĚCH JELÍNEK**



Od 1. května 2023 má Provozní jednotka Praha nového ředitele. Ing. Martin Kašpar nahradil ve funkci paní Hanu Zdechanovou. Od jmenování uplynuly více než čtyři měsíce a my jsme se rozhodli Martinovi položit několik otázek týkajících se nejen řízení provozní jednotky.

► Mohl byste nám přiblížit svoji profesní kariéru? Pracoval jste vždy v dopravě?

Práci v dopravě jsem vždy považoval za zajímavou a vždy mě do určité míry přitahovala. V dětství jsem, jako ostatně hodně kluků, toužil po tom být strojvedoucím. Ještě během základní školy se projevil rodinné dispozice, tedy zhoršení zraku, které tento úmysl zhatily. Využil jsem proto možnosti jít studovat na plzeňskou dopravní průmyslovku, a sice obor železniční doprava a přeprava, který připravoval budoucí výpravčí a další provozní profese. Nutno dodat, že výpravčích bylo po skončení školy z naší třídy doslova jen pár. Po krátké praxi výpravčího jsem pokračoval navazujícím oborem na VŠ dopravy a spojů v Žilině. Studia jsem začínal v ČSSR a končil je jako zahraniční student ve Slovenské republice. Po dobu studií jsem současně příležitostně pracoval i jako výpravčí ve Svatavě u Sokolova, kde se v té době ještě nakládalo uhlí, a v Sokolově na seřaďovacím nádraží.

Po dostudování mě zlákala praxe mimo železnici, protože zde se všechno měnilo, což bylo zajímavé a inspirativní. Prošel jsem různé pozice zejména v obchodních společnostech od vedoucího oddělení po manažera. Praxe mimo železnici mi v mnoha ohledech rozšířila obzory a pomohla mi vnímat mnoho věcí z pohledu výrazně více obchodního a finančního. Opustil jsem do té doby zastávaný názor, že v první řadě je důležité provozní řešení, a pochopil, že není moc důležité, pokud nevyhovuje zákazníkům. Dnešními slovy bych asi mohl říci, že jsem přijal prozákaznické názory a postoje. Po nějaké době jsem cítil, že prostředí obchodních společností mi již nemá co dát a převládla chuť vrátit se k tomu, co jsem vystudoval, čemu rozumím a kde se věci obvykle dělají s delším horizontem než z hodiny na hodinu. Nastoupil jsem jako signalista a poprvé v životě vykonával práci, ve které jsem poslouchal pokyny druhých a nezodpovídal za nikoho jiného než jen za sebe. Bylo to velmi relaxační, ale postupně mě tato práce přestala uspokojovat, proto jsem využil možnosti přestupu k ČD Cargo na pozici dispečera-vedoucího směny. Sloužil jsem na této pozici v Praze-UHřetěvesi a Praze-Libni. Po několika letech jsem dostal nabídku práce dozorcího a vzápětí přišla změna na pozici vedoucí PP Praha-Libeň, kde jsem působil téměř rovných 12 let.

► Co pro Vás znamenala změna pozice z vedoucího provozního pracoviště na ředitele provozní jednotky?

Nutno říci, že jde o změnu naprosto zásadní, a rozhodně ji vnímám pozitivně. Bylo a je nutné podstatně rozšířit záběr znalostí, a to jak do šíře, tak do hloubky. Zatímco dříve jsem musel mít detailní znalost obvodu PP Praha-Libeň, nyní musím mít znalost celé provozní jednotky. Ne tak detailní jako dříve, ale přesto dostatečně velkou, abych mohl rozhodovat s klidným svědomím, že nepodléhám nějaké nesprávné představě. Zatímco dříve jsem některé komplexnější záležitosti „musel předat k řešení“, nyní podobné záležitosti sám řeším, ve větším množství a samozřejmě s vědomím, že za výsledek nesu plnou odpovědnost. Proto vím, že výsledek více závisí na správnosti mé úvahy a vyhodnocení situace. Myslím, že mi výrazně méně zvoní telefon, protože většina věcí, které řeším a kterým se věnuji, je méně operativní, tedy se na ně obvykle méně spěchá. Na druhou stranu je moje emailová schránka více zaplněna emaily, nad kterými se musím více zamýšlet a není možné je řešit rutinně.



Ing. Martin Kašpar FOTO: LEONA PECKOVÁ

Na zaměstnance musíme mít vysoké nároky

► Máte v plánu nějaké výraznější změny v řízení PJ?

To je mimořádně složitá otázka, respektive má mimořádně složitou odpověď. V pozici vedoucího PP jsem využil dříve zmíněných zkušeností z jiného oboru. Snažil jsem se své kolegy a kolegyně postupně vést k tomu, aby se zvýšila jejich odpovědnost, aby vnímali výsledky své práce a aby si uvědomovali, že jejich příjem závisí na tom, jak dobře pracují. Snažil jsem se posílit vědomí, že pokud jejich práce bude nekvalitní, může to znamenat, že přijdeme o zákazníka, a i jejich příjem pak může být ohrožen. Zastávám názor, že cesta prosperující firmy do budoucna znamená, že musíme mít na zaměstnance vysoké nároky. Nemá ekonomický smysl zaměstnávat velké množství lidí, kteří pracují malou část pracovní doby. Takové buď můžeme zaplatit jen velmi málo, nebo jsme odsouzeni k trvalým problémům. Budoucnost pro mne znamená hledání cesty, jak našim lidem umožnit pracovat efektivně. Neznamená to honit je, ale snažit se jejich řízení učinit maximálně efektivní, aby neměli zbytečné a nezaviněné postoje. Všichni by měli vědět co kdy mají dělat atd. Znamená to neustále sledovat, co se kde děje, vyhodnocovat, jak se to děje a pokud se objeví něco neefektivního, hledat způsob, jak to napříště změnit. Změny v řízení

tedy budou vyplývat z toho, jaké neefektivnosti se objeví a jak je budeme řešit. Rozhodně mám v úmyslu se opakovaně vydávat do provozu, začal jsem s tím hned po nástupu do funkce. Vedoucí a jejich tým by měli vědět, co jejich podřízené trápí, s čím se potýkají, a tedy i co brání tomu, aby jejich práce byla maximálně efektivní. To, že musíme mít na zaměstnance vysoké nároky, znamená i opačnou stranu mince, a sice, že jim musíme poskytovat maximální možnou podporu. Budu se snažit, aby moji kolegové přijali podobný pohled na věc a podle toho postupovali. Řízení vnímám jako nepřetržitý proces hledání nových řešení a zlepšování. Udržovat stávající stav beze změny velmi často znamená zaostávání.

PJ Praha se dlouhodobě potýká s velkým množstvím mimořádných událostí. Podobné to bylo v minulosti s PP Praha-Libeň. Musíme hledat cesty, jak tuto věc změnit. V tuto chvíli vidím potenciál ve zvýšení prevence, tedy zvýšení předávání informací o mimořádných událostech a jiných závadách, o tom, jak málo stačilo, aby nenastaly, upozorňování a vysvětlování, proč je které pravidlo pro bezpečnost důležité. S tím souvisí taktéž vyšší důraz na řešení závad, a to nejen z oblasti bezpečnosti. Všichni by si měli být vědomi toho, že se vyplatí pracovat



V obvodu provozní jednotky se nachází několik významných zákazníků segmentu automotive.

FOTO: TOMÁŠ PELECH

podle pravidel a bez závad. Opačný stav demotivuje ty zodpovědnější, které chci naopak podporovat. Jak se kdysi říkalo v jednom televizním spotu z bezpečnosti silničního provozu: „nehoda není náhoda“. Mnoho nehod se stane nikoliv jen jedním zásadním porušením pravidel, ale celým řetězcem drobnějších porušení, kdy se nakonec nenašel nikdo, kdo by svou profesionalitou ten řetězec závad přerušil. Proto je potřeba vnímat a řešit i relativní drobnosti. Důležité je věnovat se novým kolegům a kolegyním, zejména u posunu a lokomotivních čt. Podíl nově přijatých lidí je v některých oblastech enormní a s jejich nezkušeností se zvyšuje bezpečnostní riziko.

► Těžší výkon PJ Praha se nachází mimo samotné sídlo provozní jednotky. Ovlivňuje to způsob řízení?

V zásadě je to do určité míry komplikace kvůli nutnosti častějšího přejíždění, které znamená časové ztráty. Vnímám jako důležité postupné nastavení toku informací tak, aby nešlo o významnou nevýhodu a problém. Důležité je mít na pozicích ve vzdálenějších místech, i když nejen tam, kolegy a kolegyně, na které je možné se plně spolehnout. Pokud bych nebyl obklopen takovými lidmi, nemohl bych nikdy při tak velkém obvodu řízení docílit dobrých výsledků.

► Výluky v pražském železničním uzlu jsou poměrně náročné a další se chystají. Jak se vám náročné provozní situace daří řešit?

Pravdou je, že výluková činnost je velmi náročná. V minulosti jsme měli období, kdy v rámci noční směny byly běžně zastavené provozu z Prahy na 3 důležité směry. Podstatné je i to, že se snažíme bojovat o práce na stavbách, prozatím dosti úspěšně. To na druhou stranu přináší vyšší podíl práce mimo pravidelný grafikon s nutností častých změn. Všechny tyto činnosti se obvykle daří zvládat poměrně dobře, hlavně díky velkému nasazení komandujících, díky aktivní práci dispečerů, díky nasazení provozních zaměstnanců a díky detailnímu plánování. Je to vše mimořádně náročné. Domnívám se, že v této zkoušce obvykle obstojíme se ctí a je mým cílem pokračovat v tomto duchu.

► Jaká je personální situace v obvodu PJ Praha? Máte dostatek zaměstnanců ve všech profesích?

V současné době máme obecně relativní dostatek vozístrů a profesí, jako je relativně-připravář, vozový disponent apod. Transitivní proto, že co platí při psaní těchto vět, nemusí platit v době jejich vydání v Cargováku. Všichni víme, že situace se může změnit velmi rychle. Kromě jiného platí, že v těchto profesích máme poměrně vysoký podíl lidí ve věku přededdůchodovém, což znamená situaci stále sledovat a pružně reagovat přijímáním a zaškolováním nových lidí. Trvale a prakticky všude nás trápí profese posunovač a vedoucí posunu. V minulosti byl problém nové lidi na tyto profese přijímat. Když si uvědomíme, že tato práce je fyzicky náročná, pracuje se ve směnách, za jakéhokoliv počasí, navíc musí každý splnit odbornou kvalifikaci, která i na pozici posunovače je poměrně náročná, je jasné, že nábor nových lidí není snadný. Jeden z prvních kroků v pozici ředitele PJ bylo zmapování situace u posunu a rozhodnutí o otevření nových náborových pozic. Situaci neustále sledujeme a snažíme se pružně reagovat na odchody apod. V této souvislosti je vhodné zmínit i stav dispečerů, který je v některých obvodech složitý a pro nás znamená přípravu nových, což s sebou přináší opět oslabování pozic, odkud noví dispečeré přicházejí, nejčastěji posunu. Přijímání lidí na dispečerské pozice z prostředí mimo železnici je spíše výjimečné a obvykle není příliš úspěšné. Stav zaměstnanců, jejich nábor a výcvik vnímám jako vysoce prioritní a klíčovou záležitost.

PŘIPRAVIL: MICHAL ROH

Cukrovar Litovel

Zatímco v Čechách jsou v provozu pouze dva cukrovary, v Dobručce a v Českém Meziříčí, na Moravě je funkčních cukrovarů více. K tradičním zákazníkům ČD Cargo patří například cukrovar v Hrušovanech nad Jevišovkou, pro kterého v kampani přepravíme cca 150 000 tun cukrové řepy z Moravy a ze Slovenska. My dnes ale zamíříme do Litovle.

Cukrovar v Hanáckých Benátkách, jak se někdy Litovli říká, vznikl jako rolnický akciový a první kampaň v něm proběhla na podzim roku 1871. V první kampani bylo zpracováno 3 264 tun řepy, ze které bylo vyrobeno 300 tun cukru. Podnik patřil k nejmodernějším na Moravě. Po

znárodnění v roce 1948 byl cukrovar až do roku 1990 součástí Severomoravských cukrovarů s. p. Po listopadu 1989 vznikla v rámci privatizace akciová společnost Cukrovar Litovel. Po více než sto letech, v roce 1997 proběhla v cukrovaru poslední kampaň a zdálo se, že jej postihne osud dalších podobných továren – strojní zařízení bude demontováno a budovy v lepším případě využity pro jinou činnost, v horším případě zbourány. Naštěstí se tak nestalo.

Iniciativy se ujímá akciová společnost Litovelská cukrovarna, která převzala majetek firmy



Stroj 742.714 přistavil 31. srpna 2023 na cukrovarskou vlečku 5 ložených vozů s uhlím a stejný počet prázdných vozů odvezl do Olomouce.

Cukrovar Litovel v konkursu, zmodernizovala strojní zařízení a na podzim roku 2001 se uskutečnila další kampaň. Pro železnici to znamenalo novou příležitost a v témže roce dojel na vlečku první vůz s černým uhlím z Polska. Prostřednictvím firmy Expol Trade ho bylo do cukrovaru každoročně dodáno přes 10 000 tun spolu s dalšími 300 tunami koksů. Od roku 2005 je v cukrovarské kotelně jako palivo používáno hnědé uhlí z Dolů Bílina, jehož přepravu zajišťuje společnost Carbosped. Roční objem dodávek se pohybuje mezi 10–15 tisíci tun paliva. Na vlečku Litovelské cukrovarny jsou vysokostěnné vozy s uhlím přistavovány lokomotivami ČD Cargo od manipulačního vlaku z Olomouce do Litovle předměstí. Obsluhy vlečky jsou prováděny nepravidelně, v návaznosti na dobůh vozů. Délka vlečkových kolejí přesahuje 2,5 km, bohužel značná část je dnes již nepoužívaná a neprovozní. Provozovatelem dráhy i drážní dopravy na vlečce je firma BF Logistics, která k posunu s vozy s uhlím využívá cukrovarskou lokomotivu

702.584. Na vlečce je k dispozici cejchovaná kolejová váha.

Litovelská cukrovarna v kampani zpracuje 280–300 tisíc tun cukrové řepy. Ta je jako hlavní surovina do závodu dopravována nákladními automobily a traktory. Je to dáno především tím, že řepa je nakupována především od pěstitelů z blízkého okolí, z míst, kam železnice mnohdy ani nevede. Navíc o přepravu této tradiční suroviny přišla železnice, v souladu s tehdejší dopravní politikou, již v padesátých letech 20. století. Ani vyrobený cukr není z Litovle expedován po železnici, i přesto, že se za kampaň jedná až o 45 000 tun cukru. Pro jeho přepravu vlastnil podnik v minulosti několik „silo vozů“. Ty jsou však dnes všechny ve šrotu. Až do roku 2017 byla z cukrovaru po železnici expedována melasa. Ta putovala zpravidla v soukromých cisternových vozech do blízkých i vzdálených lihovarů, v současné době jsou pro její přepravu využívány nákladní automobily.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH



Posun s loženými vozy na vlečce zajišťuje „prasátko“ 702.584.

Napětová výluka „na Ohři“

V dnech 23.–26. srpna 2023 proběhla denní napětová výluka na úseku mezi stanicemi Kadaň-Pruněřov a Klášterec nad Ohří, a to vždy od 9 do 16 hodin. Na výluce bylo možné sledovat v aktivní službě poněkud nevšední hnací vozidla nezávislé traktory dopravců ČD a ČD Cargo.

Dopravce ČD zajistil na výluku muzejní stroje z depa z Lužné u Rakovníka, konkrétně šlo o „čmeláka“ 770.001 a „sergeje“ 781.600. Důvod nasazení dvou hnacích vozidel na poměrně krátký traťový úsek byl prostý, protože podle GVD se vlaky dálkové dopravy potkávají v obvodu stanice Kadaň-Pruněřov a kvůli eliminaci vzniklého zpoždění bylo operativně přikročeno



Se siluetou elektrárny Pruněřov II v pozadí projíždí 24. srpna 2023 přepřežník 742.729 a vlaková 363.508 s vlakem Pn 54788 ELNA Opatovice nad Labem – Nové Sedlo u Lokte. FOTO: NT



Setkání „čmeláků“ 771.182 ČD Cargo a T 669.0001 ČD 25. srpna 2023 v Klášterci nad Ohří. „Čmelák“ ČD Cargo pomáhal vlaku NEx 54130 Lanžhot st. hr. – Cheb st. hr. (lokomotivy 388.003 + 388.013) překonat beznapětový úsek z Kadaně-Pruněřova. FOTO: LADISLAV FRIC

k použití dvou výlukových hnacích vozidel. Tím se zpoždění vzniklé přepřahem eliminovalo vždy na jednotky minut. Každý „traktor“ tedy udělal pouze jednu „otočku“ za 4 hodiny. Dopravce ČD Cargo na první dva dny výluky (23. a 24. srpna) nasadil stroj 742.729 ze staniční zálohy Chomutov. Zpravidla šlo o maximálně dva přetahy za den, neboť část vlaků stihla projet před výlukou nebo byla trasována až po výluce. V dalších dnech došlo k souběhu napětové výluky s výlukou traťové koleje mezi Dolním Žlebem a Pirnou, což znamenalo na-

výšení počtu vlaků o „odklony“ mířící přes Cheb dále do Německa. První den odklonů sólo stroj 742.729 nahradila dvojice 742.730 + 742.741, která byla záhy vystřídána chebským „čmelákem“ 771.182, který na výluce setrval i následující den. Pro železniční fotografy to znamenalo jedinečnou možnost zastihnout tento nevšední stroj v traťové službě, neboť jeho pravidelným výkon je pouze záloha v Chebu a zpravidla neopouští obvod železniční stanice.

NT

Představujeme útvary generálního ředitelství ČD Cargo (16.)

Odbor řízení přeprav

S Svět logistiky se neustále vyvíjí a zvyšuje se tlak na přesnost a efektivnost přeprav. To klade velký důraz na práci manažerů odboru O16, kteří musí dobře naslouchat potřebám zákazníků, aby dokázali vyhovět všem jejich požadavkům. Nesoustředují se pouze na práci v Česku, ale na komunikaci a řízení přeprav v rámci celé přepravní cesty.

Od roku 2022 probíhá výrazná proměna odboru řízení přeprav (O16). První změnou bylo uspořádání manažerů do týmů podle komodit tak, aby mohli lépe spolupracovat s dalšími odděleními a Řízením provozu Česká Třebová. Druhá změna proběhla v letošním roce a týkala se zejména komunikace se zákazníky. Vzniká nové pracoviště, které bude pracovat v režimu 24/7, a má za úkol ještě více zkvalitnit komunikaci se zákazníky.

Hlavní činnosti odboru jsou v zásadě tři:

- spolupráce na přípravě obchodního případu pro jeho realizaci
- řízení přeprav v součinnosti s ostatními odděleními (odbor provozních technologií O21, odbor fleet managementu O09), Řízením provozu Česká Třebová, jednotlivými provozními pracovišti, zahraničními partnery atd.
- informování zákazníka o průběhu jeho přeprav a vyhodnocení, zdali plán a realizace odpovídaly jeho požadavkům

„Každá komodita má svá specifika a vyžaduje jiný (vlastní) přístup k plánování i k zákazníkům“

K tomu, abychom dokázali správně a kvalitně realizovat obchodní případ, je nutné mít přesná

a kvalitní data, která jsou shromažďována v aplikaci TMS (Transport Management System). Systém TMS je nástroj, který vznikl v reakci na potřebu zpřehlednění a sjednocení celého procesu přeprav s důrazem na zvýšení kvality služeb poskytovaných zákazníkům. Plánování obchodního případu provádíme prostřednictvím zakázkového listu, který v sobě kromě základních informací o obchodním případě s sebou nese i technologii přepravy vytvořenou oddělením O21. Další částí plánování je zadávání již konkrétních objednávek zaslaných zákazníkem, tzv. dropů (dílní realizace obchodního případu) do systému TMS, jehož prostřednictvím propadají dropy do dalších systémů pro plánování konkrétních kapacit

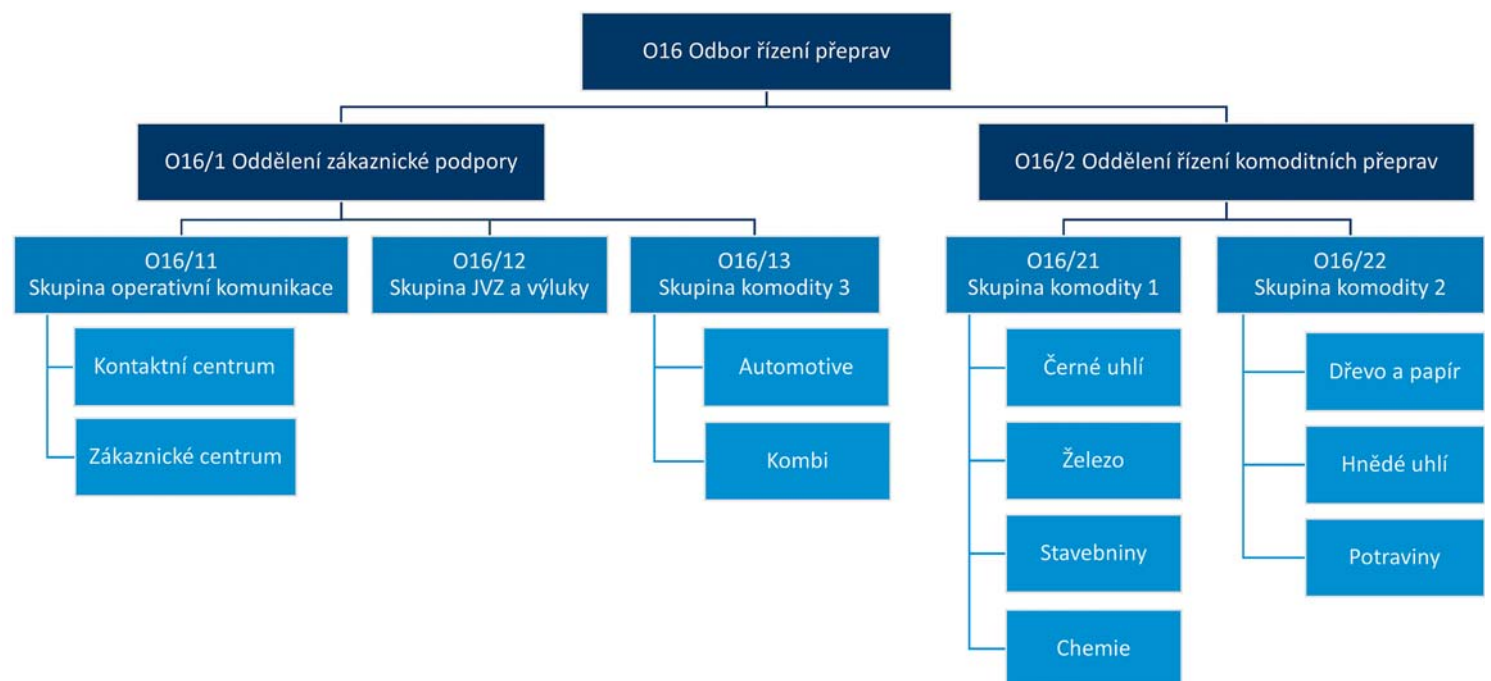
a procesů, jako je zajištění vozů, lokomotivních čet, tras atd.

Velkou roli hraje i spolupráce se zahraničními partnery a dceřinými společnostmi, které nám významně pomáhají při plánování obchodního případu v zahraničí. Abychom tento proces lépe přiblížili, dovoluji si popsat podrobněji jeden z obchodních případů. Obchodní manažer nám zadal požadavek jednoho z našich významných zákazníků na přepravu strategické suroviny v objemu 60 000 tun z polského přístavu Gdaňsk do jedné ze stanic na Ostravsku s podmínkou vyvezení veškerého zboží z přístavu během dvou měsíců. Před námi tak vystal první úkol vypracování zakázkového listu ve spolupráci s obchodem, kde jsou všechny tyto a další požadavky přesně specifikovány (harmonogram nakládek v přístavu, kapacitní možnosti zahraničního dopravce, KPI, atd.).

Takto zpracovaný zakázkový list je dále předán odboru provozních technologií, který pro daný obchodní případ připraví technologii na míru. Dále následuje spolupráce s oddělením O09 a ÚDIVem v souvislosti se zajištěním vozové kapacity, a také s provozním pracovištěm v místě vykládky. V tuto chvíli je obchodní případ již připravený a nastává doba realizace. Zde se nám velmi často stává, že sebelepší plán je nutné z důvodů nepředvídatelných událostí měnit a upravovat, ať už se jedná o technické problémy u nakládky v přístavu, poškození vůz, rozmary počasí nebo problémy s výlukovou činností na infrastruktuře. Všechny tyto aspekty musíme v průběhu realizace umět ihned a flexibilně řešit tak, aby byly dodrženy požadavky zákazníka.

Jak již bylo zmíněno výše, v letošním roce jsme provedli druhou změnu v našem odboru, při které jsme se zaměřili na podporu zákaznického servisu. Vznikla skupina operativní komunikace, která bude od 1. října 2023 zajišťovat nepřetržitý informační servis. Tato služba má za úkol informovat zákazníky, ale i případné dopravce a speditéry o průběhu realizace přeprav a skutečnostech, které se udály na trase a mohou mít na tuto realizaci dopad (zpoždění, výluky, mimořádné události).

BRIGITA BŘENKOVÁ



Ing. Brigita Břenková FOTO: ARCHIV ČD CARGO

► V ČD Cargo působíte v různých pozicích od jeho vzniku. Jak se podle Vás od té doby společnost změnila?

V prostředí železnice se pohybují opravdu dlouho a působím u ČD Cargo od jeho vzniku. Za tu dobu jsem měla možnost sledovat jak vývoj strategie naší společnosti, tak technologií, které využíváme při práci. V mých začátcích jsme spoléhali na předávání informací přes telefon, dokonce si pamatují zprávy i přes dálhopis. Tato doba byla hodně zaměřená na domácí trh a komunikace se zahraničím byla velice

omezená a neumožňovala nám budování spolupráce se zahraničními partnery. S rozmachem globalizace trhu a se změnou strategie společnosti ČD Cargo se proměnil i způsob komunikace. Technologické možnosti, které nám umožňuje dnešní doba, jsou pro odbor řízení přeprav velice důležité. Dovolují nám komunikovat se zákazníky nejen prostřednictvím telefonu, ale můžeme se s nimi spojit i přes videohovor nebo chat a budovat tak lepší komunikační vazby, které nám pomáhají při další spolupráci. Přestože jsme i v minulosti za-

jišťovali přepravy z i do zahraničí, neměli jsme dostatečný přehled o realizaci obchodních případů, ani o využití našich zdrojů. Tím, že ČD Cargo začalo expandovat na evropský trh prostřednictvím našich dceřiných společností a poboček, vzniká pro odbor řízení přeprav příležitost lépe organizovat a plnit požadavky zákazníků v širokém spektru přeprav.

► Oficiální název O16 zní „Odbor řízení přeprav“. Někdy se mu však také říká zákaznické centrum. Na jaké úrovni je nyní komunikace mezi ČD Cargo a zákazníky?

Jako odbor řízení přeprav se zabýváme celým procesem obchodního případu od jeho vzniku, až po jeho vyhodnocení a zpětnou vazbu o průběhu přepravy. To tvoří hlavní náplň práce komoditních manažerů O16. Komunikace byla pro ČD Cargo vždy klíčová. Naším cílem je, aby předané informace byly prospěšné pro obě strany, jak ČD Cargo, tak zákazníka. Součástí odboru řízení přeprav je i tzv. Zákaznické centrum, které zajišťuje operativní komunikaci se zákazníky nebo i jinými partnery v průběhu realizace obchodních případů. Informuje je o průběhu přepravy, aby se i zákazník dokázal připravit na další procesy, které následují po dodání zboží. Proto zákaznické centrum bylo v letošním roce modifikováno a jeho služba bude v nepřetržitém provozu 24/7. Novým ná-

strojem v komunikaci bude využití technologie chatu, který se stává standardním nástrojem. Nechceme se ale dostávat na úroveň pouhého chatbotu s předem generovanými odpověďmi, kde zákazník je pouze číslo v systému. Usilujeme o to, aby za každou informaci, kterou předáváme zákazníkovi, byl lidský přístup. I v dnešní době, kdy je umělá inteligence na vzestupu, se snažíme k zákazníkovi přistupovat jako k člověku, nikoliv číslu zakázky.

► Jaké úkoly stojí před Vámi a Vaším oddělením v blízké budoucnosti?

V nejbližší době nás čeká zahájení ostrého provozu zákaznického centra v režimu 24/7 a seznámení zákazníků s využitím této služby, což bude naším hlavním úkolem do konce letošního roku. V příštím roce bychom se dále chtěli zaměřit na rozšiřování spolupráce s našimi pobočkami a dceřinými společnostmi v oblasti zákaznického servisu. Zároveň se ale chceme v rámci interní komunikace soustředit na zdokonalení vyhodnocování jednotlivých zájmových přeprav tak, abychom poskytovali kvalitnější zpětnou vazbu dovnitř firmy. V budoucnu bychom chtěli zajišťovat také informace o pohybu vozů ČD Cargo v zahraničí a o možnostech jejich zpětného využití.

PŘIPRAVIL: MICHAL ROH

Co nového v Českých Budějovicích?

V březnovém Cargováku jsme přinesli podrobnou reportáž o výstavbě nové opravárenské haly v Českých Budějovicích. Dnes vás chceme informovat o tom, jak stavba pokročila. Nová hala opravy nákladních vozů je téměř komplet dokončená, v polovině září probíhalo jen dopojení, resp. zprovoznění technologie pro stlačený vzduch. Budova je samozřejmě opláštěná, osazená spouštěcími vraty, ventilací, rozvody sítí a funkční jeřábovou dráhou (zatěžkávací zkouška proběhla úspěšně). Jsou připravené prohlížecké jámy v kolejích a betonové patky pro zvedáky.

Budova se zázemím pro zaměstnance a prostorem pro úpravu řeziva je dokončena z 90 %. Oživováním rozvaděčů a dosazováním koncových prvků (vypínače, zásuvky, baterie, sanita...) finišují elektroinstalační a instalatérské práce. Areál je komplet oplocený, pojezdové plochy vyasfaltované. Dokončený je rovněž oplocený



skladový přístřešek. Řešíme zasíťování pro IT systémy a zabezpečení (kamery).

Celé září je po dohodě s Metrostavem vyhrazeno na výše uvedené dokončovací práce a postupné přejímky nových prostor v rámci kontrolních dnů a z nich plynoucí odstraňování zjištěných vad a nedodělků. Předpokládáme, že v průběhu října

obdržíme kompletní dokumentaci ke stavbě,

abychom mohli požádat o kolaudační rozhodnutí. V posledním

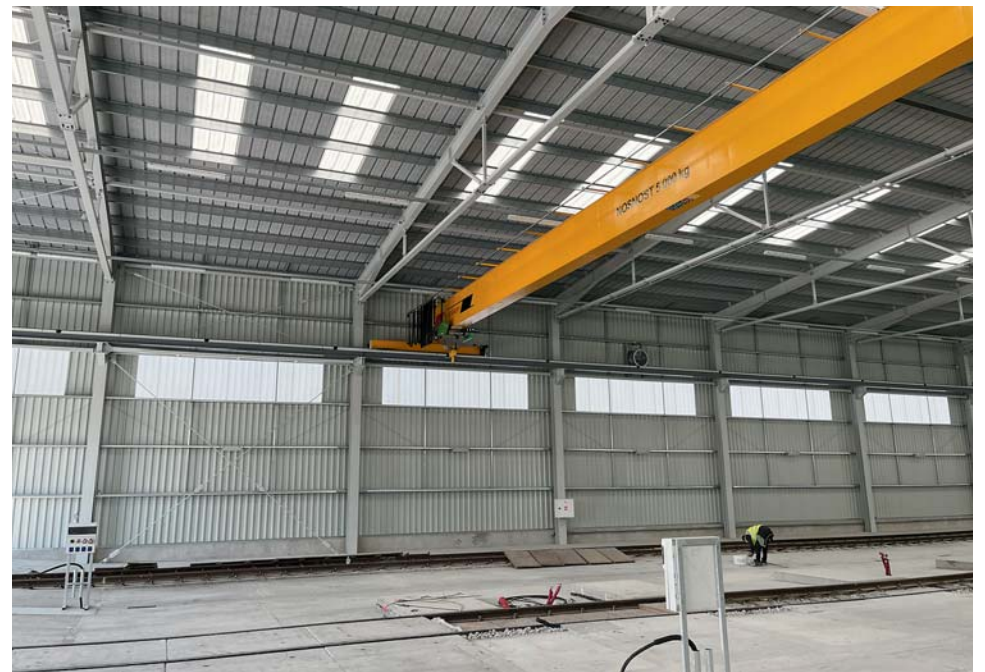
letošním čtvrtletí je v rámci zkušebního

provozu naplánované postupné přemístění strojů

a vybavení z původní opravy ONV

a do konce roku i „zabydlení“ našich zaměstnanců, aby nový provoz mohl od ledna 2024 plně fungovat.

TEXT A FOTO: JAN KOŘÍNEK



Strojní investice v 1. pololetí roku 2023

I Investice naší společnosti do strojního vybavení SOKV mají několik cílů. Kromě udržení vysoké kvality oprav, zlepšení technologických postupů pomocí pořízení moderních strojů, či vytváření specializovaných pracovišť, je to také nahrazení externích dodavatelů služeb na pracovištích, kde tato změna povede ke zkrácení délky opravy, úspoře finančních prostředků a zjednodušení práce zaměstnanců. Jedním takovým příkladem je oprava nákladních vozů v Ostravě.

Vybavení ONV Ostrava stroji na úpravu hutního materiálu

V rámci plánu strojních investic byly vyčleněny prostředky pro pořízení tabulových nůžek a ohýbačky plechů s tím, že tabulové nůžky jsou schopny stříhat hutní materiál až do tloušťky 6 mm a ohýbačka tvarovat až do síly materiálu 5 mm.

Oprava nákladních vozů (ONV) Ostrava ročně opraví řádově tisíce nákladních vozů, přede-



Elektromechanické tabulové nůžky

vším řad Eas a Falls, což představuje spotřebu obrovského množství hutního materiálu, který je potřeba nařezat a vytvarovat do požadovaných rozměrů a tvarů. Tím, že budou potřebné stroje přímo na pracovišti,

může probíhat oprava skříní a podlah vozů opět o něco plynuleji než dosud.

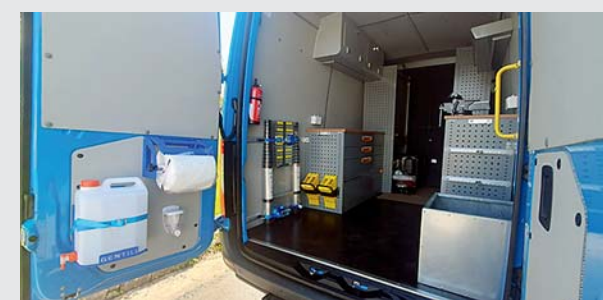
Obnova pojízdné dílny pro SOKV Ústí nad Labem

Dalším příkladem investice, která přináší viditelné výsledky, je nahrazení staré pojízdné dílny novým vozidlem. Pojízdná dílna provozovaná v SOKV UNL od roku 2008 je nejen za hranicí životnosti, ale se svou max. hmotností do 12,5 t vznikaly problémy s jejími rozměry, přístupností terénem, průjezdností místních komunikací a samozřejmě také s výší nákladů na provoz a opravy.

Nově pořízená pojízdná dílna pro zásahy našich zaměstnanců přímo na trati, u zákazníků nebo v manipulačních uzlech, pokrývá stejný rozsah oprav při nižší celkové hmotnosti max. 5,5 t, takže odpadají problémy s rozměry a zlepšuje se také ekonomická stránka provozu dílny. Protože pojízdnými dílnami disponují

všechna SOKV, je dalším krokem podrobný pohled na tato zbývající vozidla a jejich obnova tak, aby se za co nejlepších ekonomických podmínek zachoval rozsah této často jediné možnosti, jak nákladní vůz rychle a efektivně uvést zpět do provozu.

TEXT A FOTO: RADOVAN MALĚŘ



Nová pojízdná dílna a pohled do jejího interiéru

Normálněrozchodné koleje na Ukrajinu a do Moldávie

E Evropská komise a Evropská investiční banka zveřejnily studii, která doporučuje, aby v zájmu integrace Ukrajiny a Moldavska do Evropského železničního systému byl změněn tamní široký rozchod kolejí na normální.

Studie je součástí Akčního plánu Evropské komise pro „koridory solidarity“ a naznačuje, že evropský normální rozchod kolejí do Lvova a Kišineva by byl prvním krokem ke zlepšení spojení mezi Polskem a Ukrajinou a mezi Rumunskem a Moldavskem. „Rozšíření normálního rozchodu evropské železniční sítě na Ukrajinu a do Moldavska usnadní pohyb zboží a služeb, pomůže oběma zemím rychleji se začlenit na trh EU a urychlí poválečné oživení Ukrajiny,“ uvedla viceprezidentka EIB Teresa Czerwińska, která je zodpovědná za operace bank na Ukrajině a v Moldavsku.

S ohledem na pravděpodobné náklady, očekávanou poptávku a úvahy o kapacitě trati navrhuje studie jako první krok vytvoření evropského spojení s normálním rozchodem kolejí z Krakova/Katovic (Polsko) do Lvova (Ukrajina) a také z Iasi (Rumunsko) do Kišineva (Moldavsko). Studie také posuzuje způsob interoperability nových tratí se standardním rozchodem na Ukrajině a v Moldavsku s dosavadní sítí tratí s kolejemi se širokým rozchodem. Studie analyzovala přetrvávající překážky, včetně rozdílu mezi rozchodem kolejí používaným ve většině zemí EU a rozchodem používaným ve východní Evropě. Nástroj pro propojení Evropy II nedávno vybral k financování devět projektů, jejichž cílem bude zlepšení hraničních přechodů. Komise musí rovněž rozšířit transevropskou dopravní síť na Ukrajinu a do Moldavska. „Výstavba prvních tratí s normálním rozchodem kolejí na Ukrajině a v Moldavsku posílí spojení s Polskem a Rumunskem



Hranice Moldavsko - Ukrajina FOTO: WWW.RAILWAYPRO.COM

a přiblíží je jednotnému trhu EU. Touto studií připravujeme půdu pro dlouhodobá řešení a podporujeme Ukrajinu v jejím poválečném obchodu a obnově. Zajištění interoperability mezi Polskem a Ukrajinou a Moldavskem a Rumunskem přinese občanům jednodušší a efektivnější cestování,“ uvedla komisařka pro dopravu Adina Văleanovă.

Vypracování studie oznámily obě instituce v říjnu 2022 na základě návrhu Evropské komise revidovat nařízení o TEN-T a rozšířit čtyři dopravní koridory na Ukrajinu a do Moldavska. Kromě toho v červnu 2023 podepsaly EK a ukrajinská vláda dohodu o přidružení Ukrajiny k programu Nástroje pro propojení Evropy (CEF) na období 2021–2027. Ukrajina a Moldavsko rovněž spolupracují na zjednodušení

hraničních procedur, když 27. dubna 2023 byl vládami obou zemí podepsán Protokol měnící Dohodu o železniční dopravě mezi oběma zeměmi. Navíc podle Memoranda z června 2023 bude 400 kilometrů železničních tratí v Moldavské republice rekonstruováno ve spolupráci s ukrajinskými specialisty z Ukrajinských drah (UZ). Evropská banka pro obnovu a rozvoj (EBRD) a Evropská komise již pro tyto účely schválily finanční balíček v celkové výši 71 milionů EUR. Cílem projektu je usnadnit přístup ukrajinského zboží do přístavů v Černém moři, zejména rumunské Constanty.

Na základě podkladů z www.railwaypro.com PŘIPRAVIL MICHAL VÍTEZ

Klub železničních modelářů Trutnov, p. s. Středisko volného času, Trutnov



pořádají



26. 10. - 29. 10. 2023

VÝSTAVU

železničních modelů a kolejišť s mezinárodní účastí

v hale ZŠ Rudolfa Frimla, Trutnov

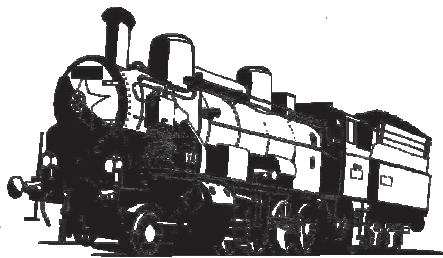
Otevřeno:

Čt - So 9:30 - 18:00
Ne 9:30 - 16:00

Vstupné:

dospělí 100 Kč
děti 50 Kč

hromadné vstupné pro školy a školky 30 Kč / osobu



Personální a organizační změny

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 403. zasedání konaném dne 25. července 2023 přijalo usnesení č. 4065/2023 a schválilo

- ke dni 31. července 2023 odvolat Ing. Petra Váchu z pracovní pozice vedoucího oddělení Interního auditu generálního ředitelství ČD Cargo, a.s.,
- s účinností od 1. srpna 2023 obsadit do pracovní pozice vedoucího oddělení Interního auditu generálního ředitelství ČD Cargo, a.s., Ing. Tomáše Pauluse

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 404. zasedání konaném dne 29. srpna 2023 přijalo usnesení č. 4071/2023 a schválilo

- ke dni 31. srpna 2023 odvolat Ing. Slavomíru Kaňukovou z pracovní pozice ředitelky odboru controllingu a investic generálního ředitelství ČD Cargo, a.s.,
- s účinností od 1. září 2023 obsadit do pracovní pozice ředitele odboru nákupu a investic generálního ředitelství ČD Cargo, a.s., Ing. Petra Kuchaře
- s účinností od 1. září 2023 obsadit do pracovní pozice ředitele odboru controllingu a reportingu generálního ředitelství ČD Cargo, a.s., Ing. Milana Drymla

JOSEF KREISCHKE

TÝMOVÉ HRY ♥ 2023

D Dne 7. září 2023 proběhl ve Sportareálu Samopše již třetí ročník sportovní společenské akce „TÝMOVÉ HRY ♥“. Místo konání akce nás svou atmosférou vrátilo do krásných dětských táborových let. Cílem her bylo nejenom se ctí absolvovat 10 netradičních disciplín, ale především utužit vzájemné vztahy a navázat nová přátelství mezi kolegy v rámci Skupiny České dráhy.

Novinkou letošního ročníku byla reprezentace společnosti ČD Cargo vítězným týmem „Mimořádná událost“, který vyhrál CARGIÁDU 2023. A zde je složení našeho týmu: Adéla Kabrhelová, Leona Pecková, Šárka Kovačová, Barbora Leznová, Jan Jakeš, Miroslav Dvořák, Tomáš Jelínek, Radek Geroč, Robert Havel a Vladimír Sysel.

Spolu s moderátorem se o zahájení her postarali Michal Krapinec, předseda představenstva ČD a Blanka Havelková, členka představenstva ČD. A jaké disciplíny na 22 soutěžních týmů čekaly? Věž, Kostky, Osobnosti, Korýtka, Bažina, Zácpa, Lyže, Hřebíky, Obrázky, Střelnice. Klíčem pro získání cenných bodů byla týmová spolupráce a musím uznat, že energie, se kterou všichni bojovali o každý bod, byla neuvěřitelná! A co je ještě lepší? Naše „Mimořádná událost“ zvítězila!!! Na druhém místě pak skončil tým ČD „East & West“, na třetím pak opět tým ČD „SAMOPŠTÍ PANTERÍ“. Všechny týmy byly později odpoledne oceněny za skvělé výkony a úžasnou atmosférou. Tři týmy s největším počtem dosažených bodů dostaly šampaňské a diplom. O závěrečné slovo a předání cen se postaral Michal Krapinec a velkým překvapením pro všechny přítomné byla účast herce Ivana Tro-



jana známého také z reklamních spotů Českých drah.

Festivalové odpoledne patřilo kapelám Olympic Revival, Michal David Revival, Lucie Revival, Elvis Presley Revival, Manu, Buty a o hudební produkci na AFTER PARTY se postaral DJ Bloch.

Ještě jednou gratulujeme našemu týmu k fantastickým výkonům a k vítězstvím a uvidíme za rok ☺.

KLÁRA LACHMANNOVÁ
FOTO: ARCHIV ČD

Lokomotivy, které vezly Vranskou

Z Začátkem září 2023 uplynulo 90 let od jednoho z nejpoučlivějších případů československé kriminalistiky, ve kterém se hrála podstatnou úlohu železnice.

Otýlie Vranská... Komu dnes toto jméno ještě něco řekne? A přece jí byly na podzim třiatřicátého roku minulého století plné noviny. Byla to obyčejná dvaadvacetiletá dívka ze Slovenska, která se odebrala hledat štěstí do Prahy, kam přišly před lety i její sestry. Její životní cesta se však poněkud zvrhla a od titulu počestné mladé ženy se vzdálila poněkud více, než tehdejší morálka uznávala. A tehdy, na přelomu dvou slunných měsíců, zpečetil jeden její nápadník (nebo zákazník?) její osud. A to způsobem, který do dnes vyvolává nepředstavitelný odpor. Na to dopoledne 2. září 1933 několik železničních zaměstnanců z Bratislavy nezapomnělo do konce života. Z odstaveného vozu osobního vlaku číslo 302, který ukončil svou jízdu pár minut před 9. hodinou ranní, přinesli železničáři opuštěný kufr. Jako zapomenuté zavazadlo byl podroben přezkoumání obsahu za účelem zjištění majitele. Skutečný nález však předčil všechna očekávání. V kufru byla nalezena ženská hlava a nohy. Podobný zážitek rozčeřil hlavu jinak šedivého služebního dopoledne i železničářům v Košicích, kde v oddělení třetí třídy vagonu odstaveného z rychlíku č. 2 z Prahy pokračujícího až do podkarpatské Jasini našli podobný kufr, který obsahoval zbývající partie lidského těla, a to ženský trup a ruce. Pátrání po aktéři tak odporného činu se rozjelo na plné obrátky. Ale zjistit člověka, který tato zavazadla s obsahem odporujícím všem přepravním řádům do obou vlaků přinesl, nebylo v silách tehdejších kriminalistů. O záznamech z průmyslových kamer si vyšetřovatelé mohli nechat jenom zdát. Situaci komplikovala také skutečnost,



Tak nějak mohl vypadat rychlík č. 2 s lokomotivou řady 387.0 s jedním z kufrů při jízdě u zastávky Bezprávi. Tehdy ovšem byla hluboká noc a cestující v kupé ani netušili, jaké zavazadlo mají nad hlavami.

FOTO: BROŽEK, SBÍRKA JIŘÍ VOREL

že bezprostředně po nálezu byla neděle, řada lidí byla mimo Prahu a nebylo možné ani vyslechnout turnusové pracovníky, pokud právě neměli službu. Poměrně dlouho také trvala identifikace oběti, než se po mnoha zveřejněných fotografiích hlavy a prohlídkách doličných předmětů zjistilo, kdo byl vlastně zavražděn. A tak nakonec přes poměrně podrobné zmapování posledních chvil Otýlie Vranské včetně získání její fotografie náhodně pořízené pouličním fotografem několik hodin před smrtí se nepodařilo tehdy vypátrat toho posledního člověka, se kterým se Vranská ve svém životě sešla. K ničemu také nevedlo nesmírné množství „zaručených tipů“ na pachatele, kterými zásobovali pražskou policii horliví spoluobčané; poslední dokonce v roce 1966! Vypadalo to, že tento případ bude natrvalo považován za pověstný „pomníček“ nevyřešených případů. I do kriminalistiky však pronikají moderní vědecké metody. Jak říká americký detektiv Nick Carter v nestárnoucí filmové komedii „Adéla ještě nevečeřela“: „Moderní kriminalista nezaostává, jeho spojencem je silozpyt, lučba a říše vědy vůbec“ (o názoru prostořekého komisaře Ledviny, že „pořádná nakládačka taky udělá svůj“, raději pomlčíme). Dnes bychom Nicka Cartera ještě doplnili o analýzu DNA. A právě díky této metodě se tento případ po devadesáti letech posunul kupředu. Ze zbytků vlasů v rukou oběti se podařilo zjistit genetický profil pachatele. Tyto vzorky byly porovnány s DNA potomků „nejzřetlivějších kandidátů“ – rotmistra Josefa Pěkného a jeho společnice Antonie Koklesové,



Otýlie Vranská.

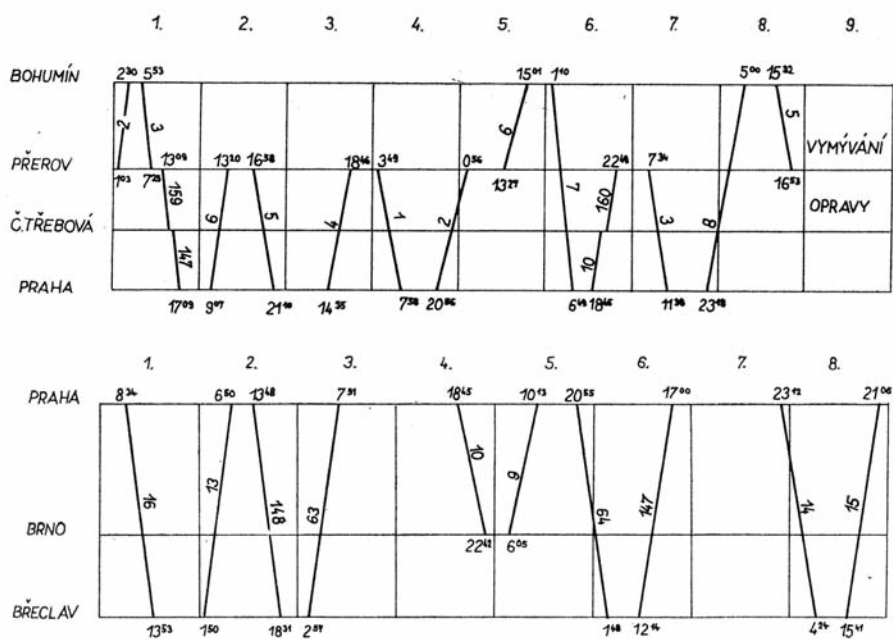
FOTO: ARCHIV MUZEA POLICIE

kteří byli s Vranskou do posledních chvil a v době vyšetřování případu unikli poněkud nezkušnému vyšetřovateli. Výsledky tohoto šetření hodlá Muzeum Policie ČR zveřejnit na besedě s veřejností ke konci září. Doufejme, že se po devadesáti letech dočkáme uzavření tohoto případu a dozvíme se jméno toho člověka, který železnici zneužil pro dokonání svého zločinu. Smyslem tohoto článku však není zkoumat tento zločin po stránce kriminalistické. O to se bezpochyby zajímaly celé generace kriminalistů, v první řadě pražský vládní policejní rada Josef Vaňásek, předobraz policejního rady Jaroslava Marvanem. Železničáře bude spíš zajímat ta část případu související s „dráhou“. I když je vyšetřovací spis velmi obsáhlý, podle sdělení Muzea Policie ČR není ve spisu žádný konkrétní železniční dokument, ze kterého by bylo možno vyčíst nějaká fakta. A tak jediná možnost, jak alespoň dospět k představě, které lokomotivy vezly Otýlii Vranskou současně ve dvou vlacích, byla nahlédnout do oběhů lokomotiv v tehdejší době.

K osobnímu vlaku č. 302 z Prahy do Bratislavy se zachoval oběh z roku 1936. Pokud bychom z tohoto oběhu vycházeli i pro rok 1933, tak vlak č. 302 vozily z Prahy Masarykova nádraží parní lokomotivy řady 365.0. Tyto lokomotivy byly vyrobeny ve dvou sériích v roce 1921 a 1923. Byly to první lokomotivy, které hned při výrobě dostaly známé Kryšpínovo označení. K lokomotivám byly přivěšovány hlavně tendry řady 815.0 nebo 818.0. Dojezdily v roce 1972. Z této řady zůstala zachovaná lokomotiva 365.024, která v současnosti prochází náročnou opravou. Možná, že právě tato lokomotiva odvezla jeden z kufrů s pozůstatky slečny Vranské. Rychlík č. 2 z pražského Wilsonova nádraží vozila slavná Mikáda – lokomotivy řady 387.0. Tyto lokomotivy byly vyráběny v několika sériích v letech 1926–1937 a byly k nim vyrobeny tendry řady 923.1. Lokomotiva 387.012 přivezla v roce 1945 z exilu presidenta Edvarda Beneše a lokomotiva s číslem „18“ si zahrála hlavní roli ve filmu Železný dědek. Poslední Mikádo dojezdilo v roce 1974. V našich sbírkách zůstává poslední vyrobený exemplář této lokomotivy 387.043 a na Slovensku se zachovala Mikáda s čísly 17 a 19.

Díky vědě snad bude konečně tento kriminalistický pomníček „zbourán“. I když pachatel dosud žil, zcela určitě by ho nestihl žádný trest, ale vstoupil by do dějin kriminalistiky spíš po té populárnější stránce. A myslím, že by mu i ČSD prominuly, že jim dodnes dluží přepravné za ty dvě neobvyklé zásilky. Otýlie Vranská může klidně spát, její příběh se uzavírá. Ne že bych jí záviděl konec jejího života, ale přání, aby mě na poslední cestě vezly hned dvě parní lokomotivy, se mi na rozdíl od ní asi nikdy nesplní.

JIŘÍ VOREL

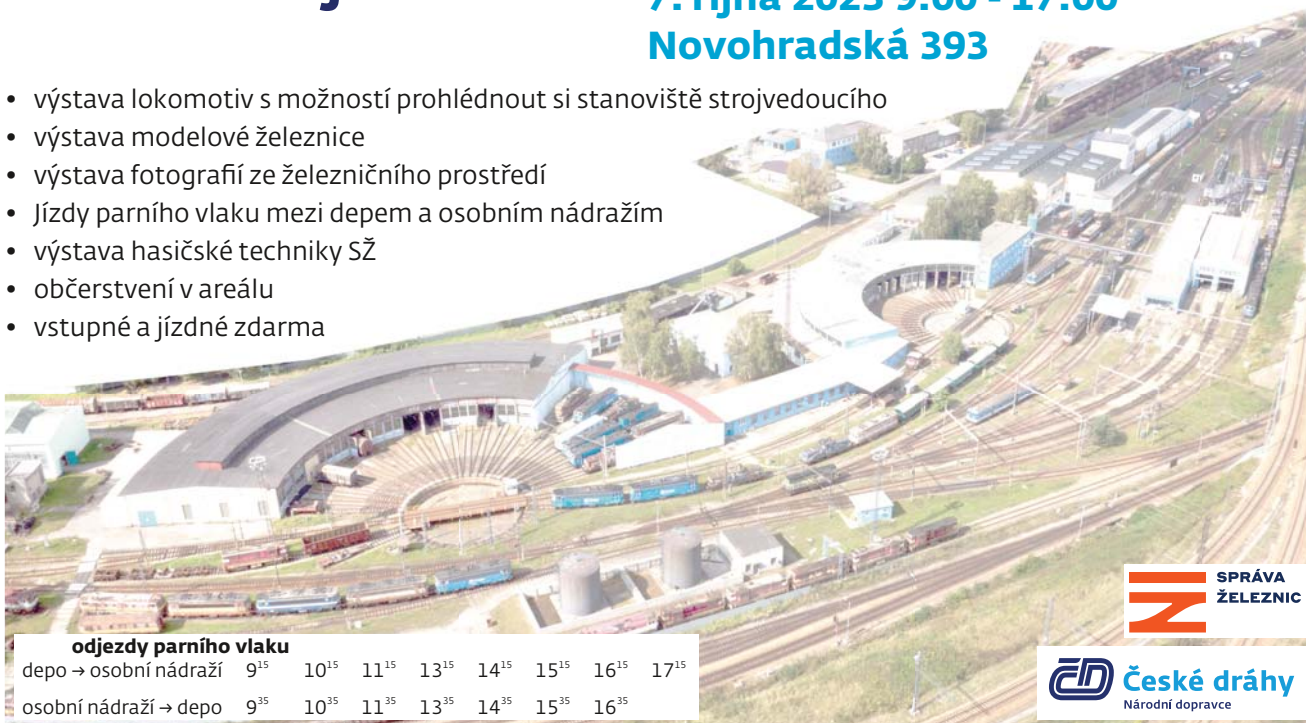


Grafikon oběhu lokomotiv řady 387.0 depa Přerov z roku 1933. SBÍRKA: KNIHOVNA ČD

Den otevřených dveří areálu střediska oprav kolejových vozidel České Budějovice

7. října 2023 9:00 - 17:00
Novohradská 393

- výstava lokomotiv s možností prohlédnout si stanoviště strojevedoucího
- výstava modelové železnice
- výstava fotografií ze železničního prostředí
- jízdy parního vlaku mezi depem a osobním nádražím
- výstava hasičské techniky SŽ
- občerstvení v areálu
- vstupné a jízdné zdarma



odjezdy parního vlaku

depo → osobní nádraží	9 ¹⁵	10 ¹⁵	11 ¹⁵	13 ¹⁵	14 ¹⁵	15 ¹⁵	16 ¹⁵	17 ¹⁵
osobní nádraží → depo	9 ³⁵	10 ³⁵	11 ³⁵	13 ³⁵	14 ³⁵	15 ³⁵	16 ³⁵	

Cargo
SOKV a PJ České Budějovice

SPRÁVA
ŽELEZNIC

České dráhy
Národní doprava

Železniční proměny (35.)

Nákladní lanové dráhy

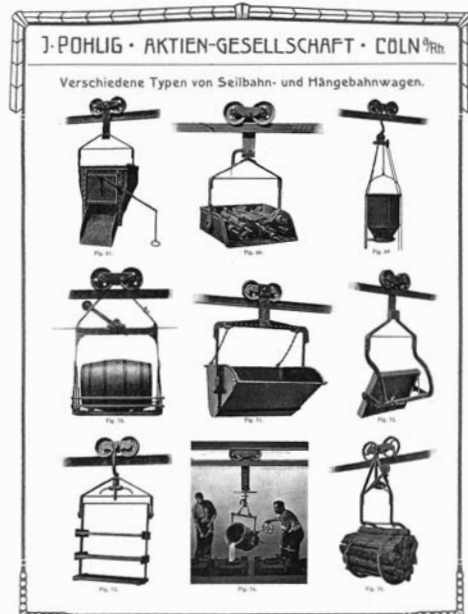
Dráhami podle Zákona č. 266/1994 Sb.,
O dráhách se rozumí železnice, tramvajové,



trolejbusové a také lanové dráhy s výjimkou těch, které slouží jen provozním potřebám uvnitř podniků. A historie nákladních lanovek je

často spjatá s historií železnic a průmyslu. Bohužel dnes se s nimi můžeme setkat spíše výjimečně v několika málo lokalitách.

Jejich největšími výhodami byl jednoduchý, bezpečný a levný provoz a také jejich upotřebitelnost na různou délku, malý zábor půdy spolu s nezávislostí na reliéfu terénu. Visuté lanové dráhy je možné vést nad silnicemi a železnicemi, vodními toky i obydlení. Omezený počet podpěr nekomplikuje obdělávání polí ani lesů. Proč již tedy téměř zmizely do historie? Důvodem je především nástup „modernějších“ dopravních prostředků v 50. a 60. letech minulého století. Tehdy se začala intenzivně rozvíjet automobilová doprava. V lomech se začaly



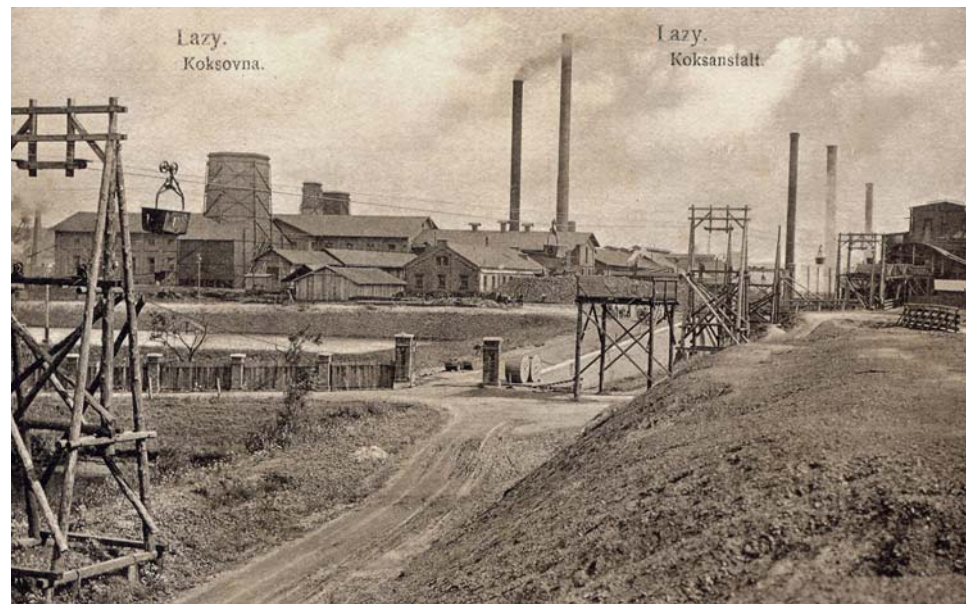
Ukázka z katalogu firmy J. Pohlig a. g. Kolín nad Rýnem – nabídka vozíků pro lanové dráhy

SBÍRKA: MICHAL ROH



Nákladní lanová dráha na přepravu uhlí v Duchcově

SBÍRKA: MICHAL ROH



Na pohlednici z Ostravy ze sbírky Michala Roha je detailně vidět celý systém nákladní lanové dráhy včetně dřevěných podpěr, vozíků i vypouštěcí stanice.

objevovat velkokapacitní speciální automobily, v celé řadě odvětví nahradila lanové dráhy pascová doprava.

V zásadě lze nákladní lanové dráhy rozdělit na jednolanové a dvoulanové. Jednolanovky mají jedno nekonečné pohyblivé dopravní lano, které vozy zároveň nese i dopravuje. Dvoulanovky mají jedno nepohyblivé nosné lano, po kterém pojíždějí kola pojízdného zařízení vozíků a obíhající nekonečné lano tažné, na které se vozíky zpravidla samočinně připínají. K nejvýznamnějším evropským výrobcům visutých lanových drah patřily firmy Seilbahn Gesellschaft Ing. Hochstätter & Co. Wien, J. Pohlig A.G. Kolín nad Rýnem nebo Adolf Bleichert & Co. A.G. Leipzig. Posledně jmenovaná firma je asi nejznámější – kromě lanových drah se zabývala také výrobou kabelových jeřábů, dopravních pásů, korečkových dopravníků, vykladačů železničních vozů a později i drobných elektrických vozíků, předchůdců dnešních „ještěrek“. Počet lanových drah systému Bleichert se od založení firmy v roce 1874 za cca 60 let výroby vyšplhal na tři tisíce.

Visuté nákladní lanové dráhy byly určeny především k dopravě hromadných substrátů, jako např. uhlí, koks, rudy, písku, kamene, vápna nebo i různých odpadů. Hojně využívané byly i k přepravě materiálů na větší stavby, např. přehrady. A kde všude jsme se s nimi mohli v býva-



Na propagačním materiálu Sedleckých kaolinových závodů můžeme vidět nejen výrobní závody této firmy, ale i železné podpěry na trase lanové dráhy z Ústřední stanice do plavírny v Sadově a v pravém dolním rohu i železniční vlečku a detail Ústřední stanice lanových drah u dolu Excelsior

SBÍRKA: MICHAL ROH

lém Československu setkat? Za jejich Mekku lze považovat téměř všechny uhelné pánve. Ostravsko, Kladensko, Zbýšovsko i severní Čechy a Sokolovsko. Tam všude putovalo uhlí z dolů do úpraven vozíků lanových drah. Tzv. haldové dráhy zajišťovaly přepravu hlušiny na místa uložení. Využití nacházely i v chemickém průmyslu. Tak např. Spolek pro chemickou a hutní výrobu v Ústí nad Labem používal ke spojení svých závodů s těžebními zařízeními systému lanovek o délce 7 560 metrů nebo v továrně na umělá hnojiva Nobel v Bratislavě byl od násypníků na skládku dopravován superfosfát. Nezastupitelné místo měly v těžebním průmyslu vápence, kamene apod. Několik lanových drah spojovalo místa těžby vápence s místem zpracování např. v Českém krasu nebo i v Praze – konkrétně v podolské cementárně. Zde byla v provozu lanovka systému Bleichert o hodinovém výkonu 7 tun. Zajímavý systém lanových drah na přepravu kaolinu byl postaven nedaleko Karlových Varů. Centrem systému byla tzv. Ústřední stanice Excelsior, ze které vycházely 4 tratě ke kaolinovým dolům a do plavíren a tři kolejnicové úseky. Dřevařská lanovka byla v provozu např. na Podkarpatské Rusi, v lokalitě Kušnica. Velmi zajímavá byla také lanová zařízení resp. lanovky dodávané do cukrovarů. Například v cukrovaru Hodonín byla v provozu visutá kyvadlová lanovka o výkonu 7,5 tuny/hodinu sloužící k přepravě kalu od lisů ke složišti. V továrně České společnosti pro prů-

mysl cukerní v Mělníce byly v provozu tři lanové dráhy sloužící pro dopravu řepných řízků, kalů a strusky. S kabelovými jeřáby, jež patřily také do výrobního sortimentu výše uvedených firem, bylo možné se setkat jak v kamenolomech, tak na skládkách uhlí apod. Stavební kabelové jeřáby, jež také patří do kategorie nákladních lanových drah, bylo možné v tehdejší době spatřit např. na stavbě betonového mostu přes Ohři v Karlových Varech (jeřáb o rozpětí 280 metrů a nosnosti 2,2 tuny), stavbě jezů na Labi pod Střekovem (rozpětí 300 metrů a nosnosti 3 tuny) nebo stavbě Vranovské přehrady (dva kabelové jeřáby obstarávající přísun betonu na stavenišť).



Pozůstatků po nákladních lanovkách se do dnešních dnů příliš nedochovalo. Zbytky základů ochranného mostu nad železniční tratí u zastávky Vysoká Pec na Karlovarsku. Zdejší lanovka sloužila pro přepravu kalů z úpravny uranové rudy na skládku.

FOTO: MICHAL ROH

Poslední oběžnou nákladní lanovou dráhu v pravidelném provozu v České republice nalezneme v Krkonoších. Spojuje vápencový lom v Černém dole s vápenkou v Kunčicích nad Labem. Tato lanovka byla postavena firmou Transporta Chrudim v roce 1963, měří 8 230 metrů a je na ní 49 podpěr. Kromě podpěr je na trati šest kotevních a napínavých stanic, tři kolejové přechody a dvě koncové stanice. Přepravní kapacita činí 135 tun/hodinu. Tažné lano je přes soustavu kladek poháněno elektromotorem o výkonu 130 kW. Vozíků o ložné kapacitě 0,5 m³ je na trati potřeba asi 260, ve stavu je jich však asi o 70 více. Cca do roku 2001 byla v provozu nákladní lanovka systému Bleichert v jihočeském Lišově sloužící k dopravě jílu z hlinišť do cihelny. V roce 2003 se společnost Barбора podařilo její část odkoupit a plánuje její umístění ve skanzenu těžby a zpracování vápence Solvayovy lomy. I ty byly původně spojeny s vápenkou v Loděnici lanovou dráhou. V občasném provozu zůstala také lanová dráha na nejvyšší vrchol Českého Středohoří – Milešovku; můžeme se setkat také s různými lanovými systémy určenými např. pro zásobování obtížně přístupných míst – hradů (Bezděz) nebo hotelů (Sokolův hnízdo u Pravčické brány).

MICHAL ROH