

Cargo Bulletin

Čtvrtletník společnosti ČD Cargo, a. s.

Ročník 2015 / Duben / Číslo 1



Obchodní nabídka: Převazy tříděného uhlí
Převazy pro KERAMTECH Žacléř
Armáda na železnici



Atomium, Brusel



ČD Cargo je jedním z největších nákladních železničních dopravců v Evropě. Jako jediný dopravce zajišťuje obsluhu celého území České republiky a spolu s partnery také přepravy po většině území Evropy a částečně i suchozemskou cestou na Dálný východ, především do a z Číny.

 **Cargo**

www.cdcargo.cz

Obsah

Editorial	1
Jak jsme si vedli v roce 2014	2
	
Veletržní prezentace ČD Cargo v roce 2015	5
Obchodní nabídka	6
	
Přeprava od A do Z: KERAMTECH Žacléř	8
	
Armáda na železnici	11
Legislativní okénko	14
Výstavy, veletrhy a kolejová doprava	16
	
Před 10 lety	19
Představujeme moderní hnací vozidla ČD Cargo	20
Terst – „česká brána“ k Jaderskému moři	22
	
Celní služby ČD Cargo	26
Aktuality	27

Editorial

Vážení obchodní partneři, vážení příznivci nákladní železniční dopravy, milí čtenáři,

s velkým potěšením si vám dovoluji představit první elektronické vydání Bulletinu ČD Cargo. Pamětníkům jistě nemusím připomínat, že Bulletin ČD Cargo je firemním čtvrtletníkem s bohatou tradicí a historií, která se datuje již od roku 2001, kdy začal být vydáván. Jsem velice rád, že po několikaleté pauze se k jeho vydávání opět vrátíme, avšak pouze v elektronické podobě, která plně koresponduje s dnešní dobou moderních informačních a komunikačních technologií. Kromě elektronické verze jsme však pro letošní rok připravili i speciální tištěné vydání, se kterým se můžete setkat při našich veletržních prezentacích na prestižních mezinárodních akcích, jakými bezesporu jsou veletrhy TransRussia Moskva a Transport Logistic Mnichov.



Návrat k vydávání Bulletinu není náhodný ani samoúčelný. Svým obsahem byl a i nadále bude určen především našim zákazníkům a obchodním partnerům, svoje čtenáře si však, doufám, najde i mezi laickou veřejností a dalšími příznivci nákladní železniční dopravy. Bulletin se tak zařazuje mezi důležité nástroje externí komunikace ČD Cargo.

V prvním letošním čísle přinášíme ohlédnutí za rokem 2014, kde se dozvíte, jak jsme obstáli v prostředí plně liberalizovaného trhu nákladní železniční dopravy a silícího konkurenčního boje. Představíme vám i některé zajímavé přepravy či naši spolupráci s Armádou České republiky. V části věnované provoznímu úseku se můžete dočíst o moderních hnacích vozidlech naší společnosti. Představíme vám i vizualizace veletržních expozic ČD Cargo pro letošní rok v rámci pozvánky na návštěvu zmiňovaných veletrhů. Chybět nebudou ani stálé rubriky, legislativní okénko, aktuality nebo cestopis. V dalším ohlédnutí do historie zavzpomínáme, o čem se v Bulletinu psalo před 10 lety a zatouláme se i do historie železničních veletrhů.

Věřím, že informace v tomto čísle budou pro vás zajímavé, a přeji vám příjemné čtení.

Ivan Bednárik
předseda představenstva
ČD Cargo, a. s.

Jak jsme si vedli v roce 2014

Vlaky ČD Cargo bylo v roce 2014 přepraveno 68,6 mil. tun zboží, což znamená překročení plánu o 3,2 %. I přesto, že jsme přepravili o cca 1,6 mil. tun méně zboží než v roce 2013, jedná se jednoznačně o úspěch s ohledem na situaci na dopravním trhu, zejména ve vztahu k přepravám pevných paliv. Pokračující sestupný trend je důsledkem stále silnějšího konkurenčního boje na českém dopravním trhu a zčásti je to i důsledek pokračujícího restrukturalizačního procesu v ČD Cargo, kdy nebylo možné nadále realizovat některé vysoce ztrátové přepravy. Negativně se na objemu přeprav projeví také změny mezinárodní ekonomické situace, především sankce uvalené na Ruskou federaci. Pozitivní dopady naopak mělo mírné oživení ekonomiky v České republice i Evropě.

Zatímco plán v komoditě **hnědé uhlí** byl přeplněn o téměř 10 %, očekávání v přepravách **černého uhlí a koksu** nebyla naplněna o téměř 20 %. Hlavní příčinou bylo téměř kompletní převzetí přeprav černého uhlí vytěženého v OKD dopravcem AWT na počátku loňského roku, a to bez řádného výběrového řízení. Tuto velkou ztrátu se však díky aktivitám obchodního úseku podařilo výrazně eliminovat. 1. července 2014 jsme zahájili přepravy uhlí v relaci Louky nad Olší – Ostrava-Bartovice pro odběratele AMO, nové byly rovněž přepravy černého uhlí z KWK Silesia do elektrárny v Opatovicích nad Labem nebo přepravy černého uhlí z polských přístavů do AMO, realizované ve spolupráci s dceřinou společností Koleje Czeskie. Velmi pozitivně lze hodnotit nárůst přeprav uhelných kalů z Wałbrzychu do elektrárny Poříčí. V hnědém uhlí se podařilo plán

přeplnit především díky flexibilnímu vykrytí zvýšených požadavků elektrárenské společnosti ČEZ při pomalejším náběhu provozu energetického zdroje Ledvice. Dalším úspěchem, který ale ovlivní až výsledky roku 2015, bylo vítězství ve výběrovém řízení na přepravy hnědé uhlí do Elektrárny Chvaletice.

Další objemově významnou komoditou jsou **železo a strojírenské výrobky**. V té se plán nepodařilo naplnit o 2 %, přičemž zásadním důvodem byl opět zvýšený tlak konkurenčních dopravců. Ztratili jsme přepravy plechů v tranzitu z Německa přes Českou republiku do slovenské Senice a také část ucelených vlaků s hutními výrobky v tranzitu z Polska do Rakouska a Itálie. Je to jednoznačný signál potvrzující, že ČD Cargo při plánech expanze na zahraniční trhy uvažuje správným směrem. Poměrně negativně se pro-



Přepravu jednotlivých vozových zásilek nabízí ČD Cargo jako jediný dopravce v České republice. Na snímku Michala Roha ml. projíždí manipulační vlak z Jaroměře do Trutnova v čele s lokomotivou 750.222 zastávkou Malé Svatoňovice.



Přeprava kontejnerů v roce 2014 rostla. Přispěl k tomu i zvýšený počet spojů pro operátora Maersk. Snímek Antonína Němečka zachytil „bastarda“ 372.009 pod hradem Střekov právě s kontejnerovým vlakem mířícím do terminálu v Mělníce.

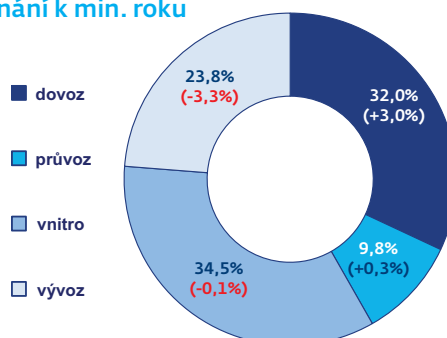
jevila i nerovnoměrnost dodávek železné rudy do ostravských hutí, kdy v určitých obdobích nebyl v Čiernej nad Tisou k dispozici dostatek vozů na překládku tohoto substrátu ze širokorozchodných vozů. Opět se ale nelze nepochlubit získáním řady nových přeprav, z nichž za zmínku stojí např. přepravy manganové rudy do Medzibrodia, svitků plechu z Krakova do Ostravy nebo železné rudy z polských přístavů do US Steelu Košice. Jen tyto tři zmíněné přepravy představují 240 tisíc nových tun. Podařilo se nám zahájit projekt využívání vlastních Ea vozů po vykládce šrotu v Polsku ke zpětnému loženému běhu do destinací na Slovensku a Maďarsku.

Plán v ostatních komoditách byl splněn nebo překročen. V komoditě **stavebniny** byl plán překročen o téměř 15 %. Situace zde byla po celý rok stabilní. Vhodně nastavenou obchodní strategií se podařilo prozatím odolávat tlaku jiných železničních dopravců. Negativně se projevil snad jen pokles přeprav sklářských písků z Jestřebí do sklárny na Balkáně, naopak jiné zbožové toky narostly. Z mediálně známých úspěchů nelze nezmínit zajištění přeprav

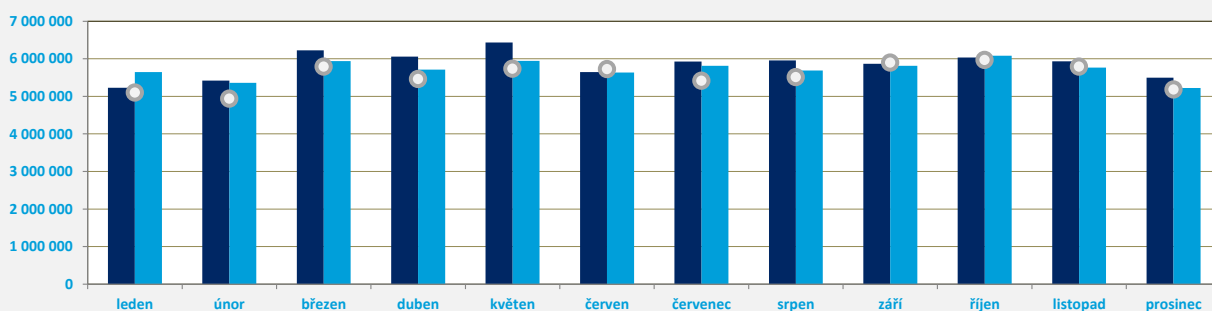
cementu na rekonstrukci dálnice D1. V závěru roku se podařilo rozjet přepravy odpadních sutí z Karlových Varů na skládku do Mydlovár. Použity zde jsou kontejnery Inno-freight. Přepravy **dřeva a papírenských výrobků** se udržely na úrovni plánu, přičemž výkony v první polovině roku výrazně převyšovaly výkony v pololetí druhém. Důvodem bylo především předzásobení dřevem ze začátku roku, kdy byly mimořádně dobré podmínky pro těžbu dřeva, a také omezení vývozu dřeva z České republiky, kdy byla surovina nahrazována kalamitním dřevem ze Slovenska. Negativně se na výsledcích komodity projevila rovněž ztráta dovozo-vých přeprav dřeva z Polska a Litvy do Hněvic z důvodu změny přepravních toků nebo ztráta přeprav dřevotřískových desek z Jihlavy na Balkán, které jsou nyní ve směru do Německa exportovány kamiony. Novinkou loňského roku byl i návoz dřeva do stanic v západních Čechách, odkud je pak dřevo odváženo ke zpracování do Německa nákladními automobily. Přepravy dřevní štěpky si udržely stabilní úroveň.

Naopak v komoditě **chemie** výkony v druhém pololetí přispěly k přeplnění plánu o 9 %. Narostly přepravy pohonných hmot ze Slovnaftu Bratislav, nově se podílíme na jejich dovozu z Polska. Realizovány byly nové přepravy, kde jsme u zákazníků uspěli díky nabídce komplexních služeb. Příkladem může být dovoz čpavku z Rumunska. Negativně poznamenal vývoj v komoditě konkurenční boj s dalšími dopravci při uskutečňování dovozo-vých přeprav hnojiv z DUSLO Šafa. Téměř naplněn byl i plán v komoditě **potravin a zemědělské výrobky**, kde kromě obilí jsou dnes standardně přepravovány i slady nebo minerální vody. A např. na přepravy vod Toma z Teplic nad Metují jsou úspěšně navázány i logistické služby – rozvoz nákladními automobily ČD Cargo po Praze nebo i středních Čechách.

Druh přepravy 2014 (tuny) vč. porovnání k min. roku



Objemy přeprav v tunelech



Platnost dat k 30.3.2015

■ 2013 ■ 2014 ○ plán 2014

V této komoditě stále trvá tlak konkurenčních dopravců, kteří již dnes realizují významný objem obilných přeprav, a to i v tranzitu přes Českou republiku. Za velký úspěch ČD Cargo lze proto považovat realizaci přeprav 10 tisíc tun cukru z různých odesílacích stanic v České republice do Švýcarska nebo 10 tisíc tun obilných šrotů z Předměřic nad Labem, kde jsme obstáli v silné konkurenci s dopravcem LTE.

Velmi pozitivně je možné hodnotit vývoj v komoditách **kombi** a **automotive**, kde došlo také k překročení plánovaných ukazatelů. Výsledky v prvně jmenované komoditě odrážely situaci na trhu, kdy k nárůstu došlo u většiny operátorů, se kterými ČD Cargo spolupracuje, úspěšně probíhaly i přepravy silničních návěsů. Zkušebně byly zrealizovány přepravy kontejnerů z Číny do České republiky, a to jak přes Transsibiřskou magistrálu, tak po poměrně nezvyklé přepravní trase přes přístav Pireus do Pardubic. Závěr roku pak byl ve znamení zahájení přeprav žlutého fosforu v kontejnerech, kde se naší akciové společnosti podařilo uspět v konkurenčním boji s AWT. Významným počínem ČD Cargo v uplynulém roce bylo převzetí přeprav automobilů Škoda z Mladé Boleslavi do Swarzedze, které přispělo k udržení tržního podílu ČD Cargo v této komoditě, stejně jako zvýšené exporty ze všech tuzemských automobilek ve směru na západ. I v automobilce TPCA v Kolíně se podařilo obnovit přepravy po plánované odstávce výroby spojené s výrobou nových modelů. Obecně lze říci, že v souvislosti s rekordním objemem výroby v českých i slovenských automobilech i poptávce na zahraničních trzích stoupal rovněž objem přeprav ČD Cargo v této komoditě – podle odhadů překonal 1 milion automobilů (cca 90 000 železničních vozů).



Zajímavou přepravou realizovanou v loňském roce pro České dráhy, byla přeprava kinematovlaku nejen po České republice, ale i po polských tratích. Pro jeho dopravu byla využita i regionální trať Trutnov – Teplice nad Metují (foto Michal Roh)

Překročení plánu v komoditě **ostatní** o cca 15 % je logickým vyústěním celoročního vývoje, kde jsme skutečně pružně dokázali reagovat na všechny, byť sebenáročnější požadavky našich zákazníků. Narostly přepravy České pošty, kde ČD Cargo zaujímá významnou pozici v rámci logistického řetězce tohoto náročného zákazníka. K plné spokojenosti jsme zrealizovali i velké množství armádních přeprav, což je pro nás vynikající reference do budoucna. Podobně náročné bývá zajištění přeprav transformátorů a dalších mimořádných zásilek. Skvěle byla nastavena i spolupráce se SŽDC, s. o., pro kterou jsme zajišťovali vozbu měřících vlaků.

Text: Michal Roh
Grafy: Leona Pecková



Abychom i při značném rozsahu výluk zajistili kvalitu a frekvenci přeprav, musela být využívána i netradiční řešení. Přípřež lokomotiv 750.287 a 338 v čele odklonového vlaku na trati Týniště nad Orlicí – Letohrad. (foto Martin Kalousek)

Veletržní prezentace ČD Cargo v roce 2015

Veletržní prezentace tvoří nezastupitelnou součást marketingové komunikace ČD Cargo. Veletrh je místem nejen pro navazování nových obchodních kontaktů, ale především prestižní společenskou událostí, představením firmy, budováním a upevňováním její image. ČD Cargo, hájící pozici pátého největšího nákladního železničního dopravce v Evropě, se v posledních letech pravidelně objevuje na většině nejvýznamnějších dopravních a logistických veletrhů.

Mezi ně se bezesporu řadí veletrh TransRussia Moskva (21. - 24. 4. 2015) a prestižní veletrh Transport Logistic Mnichov (5. - 8. 5. 2015). Moskevský veletrh, konající se každoročně, slaví letos již své dvacáté pokračování a během své historie si právem vydobyl místo mezi nejvýznamnějšími akcemi tohoto druhu v Evropě. Veletrh Transport Logistic vítá své návštěvníky 1x za dva roky, je evropským odborným veletrhem číslo 1, o čemž svědčí i statistiky. Více jak 2 000 vystavovatelů, přes 60 účastnických zemí, vystavovatelská plocha téměř 110 000 m² a návštěvnost přesahující počet 50 000 - to jsou dosti výmluvná čísla. Jen potvrzují, že obor dopravy a logistiky patří mezi nejrychleji se rozvíjející průmyslové odvětví a v Mnichově se setkávají všichni lídři trhu.

transport logistic

Je nasnadě, že ČD Cargo, řadící se mezi přední evropské železniční dopravce, nemůže na akcích tohoto významu chybět a patří k tradičním a pravidelným účastníkům nejvýznamnějších veletrhů. Stejně jako v minulých letech, tak i letos se na veletrzích představí samostatnou dominantní expozicí s výraznými prvky korporátní identity a originálním designem, který byl již několikrát v minulosti oceněn. V expozici bude prezentována kompletní nabídka služeb v oblasti



konvenční i kombinované nákladní přepravy; široké laické i odborné veřejnosti budou k dispozici nejen obchodní manažeři nákladní dopravy, ale i zástupci intermodální dopravy a logistických služeb. Prestiž celé prezentaci jistě dodá i účast členů nejvyššího vedení ČD Cargo.

Přípravy na tyto prestižní veletržní prezentace právě v tuto dobu vrcholí. O průběhu, výsledcích a přínosu prezentací ČD Cargo na letošních prestižních dopravně-logistických veletrzích vás budeme samozřejmě informovat v příštích číslech Cargováku. Dnes přinášíme alespoň vizualizaci naší veletržní expozice na obou zmiňovaných akcích.

Věříme, že v návaznosti na obchodní strategii ČD Cargo i letošní účast na veletrzích přispěje k upevnění vztahů a spolupráce se zahraničními železničními dopravci a k rozšíření obchodních aktivit v rámci celého evropského regionu.

Zdeněk Šiler



Obchodní nabídka

Přepravy tříděného uhlí pro maloodběratele

Pevná paliva jsou jednou z nejvýznamnějších komodit, které ČD Cargo ve svých vlcích přepravuje. Téměř 60 % z celkového objemu 15 mil. tun pevných paliv přepravených vlaky ČD Cargo představuje hnědé uhlí. Jeho největší část je následně v elektrárnách a teplárnách přeměněna na elektrickou a tepelnou energii. Nezanedbatelný podíl však stále zauímají přepravy tzv. tříděného uhlí pro maloodběratele.

Uhlí totiž stále zůstává oblíbeným palivem českých domácností. Ekologové sice upozorňují na vysoké emise, ale cenová dostupnost hraje při volbě paliva prim. Nejžádanějším uhlím je v tuzemsku tříděné hnědé uhlí vhodné do tradičních i automatických kotlů na pevná paliva. Co si představit pod pojmem tříděné uhlí? Těžené uhlí je v závislosti na kvalitě upraveno tříděním, drcením a rozdrůžováním na pestrý sortiment produktů, přičemž pro domácnosti jsou určeny zejména frakce kostka 2, ořech 1 a ořech 2 s nízkým obsahem škodlivin.

Nejvýznamnějším producentem tříděného uhlí v České republice je společnost Severočeské doly, a.s. – Doly Bílina. Ke koncovým odběratelům je palivo distribuováno prostřednictvím uhelných skladů. Zařízení pro vykládku uhlí bylo možné ještě v nedávné době spatřit v řadě železničních stanic nebo i nákladíšť. Není divu, železnice patřila k téměř dominantním dopravcům tříděného uhlí. Dnes bohužel v těchto přepravách hrají prim nákladní automobily. Důvodů je několik. V důsledku plynofikace obecně poklesla poptávka po tomto palivu, navíc silnice je v mnoha případech pro přepravy na kratší vzdálenosti a menšího objemu uhlí flexibilnější. Svoji roli hrají i náklady na překládku uhlí z železničního



Vykládka tříděného uhlí je časově i technicky dosti náročná. Např. v Semilech je palivo z vozů řady Es vykládáno „drapákem“.
(foto Michal Roh ml.)

vozu na meziskládku a poté do nákladních automobilů. Nezanedbatelným faktorem je pak důrazný požadavek dolů na platby za palivo před jeho odběrem. Tento požadavek nutí z finančních důvodů řadu uhelných skladů k odběru menšího množství paliva, než je vhodné pro železniční přepravu.

I přes řadu nepříznivých skutečností ČD Cargo se silnicí tvrdě bojuje. Výsledkem je přeprava téměř 650 tisíc tun tříděného uhlí ročně určeného maloodběratelům. Přepravy neklesají a atraktivní nabídkou se v posledních letech udržují na stejné úrovni, případně mírně narůstají. Naším nejdůležitějším zákazníkem je společnost Carbosped, zastřešující přepravy pro řadu uhelných skladů, ale své služby nabízíme i koncovým odběratelům, kde mezi nejvýznamnější patří Uhlé sklad v Zábřehu na Moravě nebo v Broumově.



Stanice Světec je odesílací pro více než 80 % zásilek tříděného uhlí určeného pro maloodběratele. Posunovací záloha tvořená zpravidla lokomotivou řady 110, zde má proto spoustu práce.
(foto Michal Roh ml.)

A co zájemcům o přepravu tříděného uhlí nabízíme? Společnost ČD Cargo je jediným tuzemským železničním dopravcem, který nabízí přepravu tohoto paliva formou jednotlivých vozových zásilek do cca tisíce vykládacích míst v České republice. Z tohoto počtu bylo v roce 2014 využito přes 200 tarifních bodů. Velká část těchto míst se nachází na méně frekventovaných regionálních tratích s malou četností obsluh. Obsluha vykládacích míst je proto se zákazníky individuálně projednávána s cílem vyjít v maximální míře vstříc jejich požadavkům. Pokud má zákazník zájem o přepravu většího množství uhlí, nabízíme zajištění přeprav v technologicky výhodnějších skupinách vozů. Výhodnější cenové podmínky je samozřejmě možné nabídnout při garanci většího množství zboží.

Pro přepravu tříděného uhlí jsou vhodné zejména vysokostěnné vozy řady Eas nebo Eanos. V případě zájmu o přepravu menšího množství paliva můžeme zákazníkům nabídnout dvounápravové vysokostěnné vozy řady Es. Obchodním nástrojem je pak i možnost poskytnutí úlevy z PD 50.05, neboli poplatku za pobyt vozu poskytnutého dopravcem při ložné manipulaci. Samozřejmě po předchozím projednání



Dříve typický obrázek je dnes vzácností. Vykládací zařízení uhelných skladů společnosti Lerin Group v Novém Městě pod Smrkem. (foto Michal Roh ml.)



Na podzim bývá přeprava tříděného uhlí nejsilnější. Lokomotiva 742.409 posunuje s vozy v dopravě Katusice ležící na trati Mělník – Mladá Boleslav. V roce 2014 bylo na vlečce zdejšího Agrodruží vyloženo více než 1 000 tun uhlí. (foto Michal Roh)

v odůvodněných případech (malá četnost obsluh, porucha vykládacího zařízení apod.). Zajímavostí jsou přepravy tříděného uhlí pro příjemce PALIVA V & V SEDLČANY s.r.o., který odebírá uhlí ve výsypných vozech řady Falls, obvyklých spíše pro přepravy do elektráren a tepláren. Objem takto přepraveného paliva do Sedlčan se v roce 2014 vyšplhal na více než 300 vozů. Při využití vhodného vykládacího zařízení můžeme zákazníkům nabídnout i vozy řady Faccs.

Text: Michal Roh

SD BÍLINSKÉ®
Severočeské doly nízkosírnaté uhlí



Nenechme konkurenci vyrůst – nakládka tříděného uhlí do nákladních automobilů v Úpravně uhlí Ledvice.

(foto Michal Roh)

Přeprava od A do Z

Přepravy pro KERAMTECH Žaclěř

Žaclěř bývá nazýván východní branou Krkonoš. Město je nejen turistickým centrem, ale od nepaměti se tu rozvíjela i řemesla a později zde vyrostlo několik významných průmyslových podniků. Jedním z nich je i firma KERAMTECH s.r.o.

Společnost KERAMTECH s.r.o. Žaclěř patří k tradičním zákazníkům ČD Cargo, a to i přesto, že dnes již do Žaclěře žádné pravidelné nákladní vlaky nezajíždějí. Ale vezměme to hezky popořadě.



Porcelánka v Žaclěři na dobové pohlednici (sbírka Michal Roh)

První vlaky se v Žaclěři objevily v říjnu roku 1882, po dokončení tratě Rakouské společnosti místních drah (ÖLEG) z Královce, ležícího na odbočné trati jihoseveroněmecké spojovací dráhy (SNDBV) z Jaroměře přes Malé Svatoňovice do pru-

ského Liebau. Primárním úkolem lokálky byla přeprava černého uhlí z dolů v okolí Lampertic a Žaclěře, zanedbatelný však nebyl ani její význam pro rozvoj dalších průmyslových podniků, např. textilky, sklárny, papírny nebo keramičky.

Historie výroby technického porcelánu v Žaclěři se začala psát již roku 1878. Tehdy druhorozený ze synů Josefa Pohla, Heinrich, koupil v Žaclěři budovu, aby zde zahájil porcelánovou výrobu. Ta zprvu zahrnovala porcelánové cvočky pro čalouníky, různé úchyty, stěrapce a kroužky k záclonám, lah-
vové uzávěry nebo porcelánové dýmky. V roce 1902 dochází



KERAMTECH



Překládka jílů z železničních vozů na automobil Tatra 815 v Kalné Vodě

k rozšíření výroby o elektrotechnický porcelán, který se pak stal nosným sortimentem a spolu se sanitárními doplňky do amerických koupelen byl vyvážen rovněž do zahraničí. Po znárodnění výroby v roce 1945 se žacléřská porcelánka orientovala již jen na technický porcelán. Zlom ve výrobě přišel v roce 1964, kdy byl sortiment rozšířen o výrobky z pyrostatu, určené pro slévárenský průmysl a topnou keramiku. V roce 1994 byl výrobní závod úspěšně zprivatizován tehdejším managementem. Po rozpadu socialistického bloku bylo nutné hledat nová odbytiště, což se podařilo a nyní firma exportuje více než 80 % své produkce. Výrobní sortiment firmy dnes představuje slévárenská keramika (76 % objemu výroby), porcelánové objímky (14 %), elektroinstalační porcelán (5 %) a topná keramika (5 %). Pro lepší názornost můžeme uvést, že ročně vyprodukuje KERAMTECH cca 23 mil. kusů filtrů a sítetek. Roční obrát firmy dosahuje 4,25 mil. EUR.

Základními surovinami pro keramickou výrobu v Žacléři jsou kaolin, živec, písek, vypálené žáruvzdorné jíly a bentonit. Ročně je jich zde spotřebováno cca 2 000 tun a všechny jsou



Na trati z Trutnova do Svobody nad Úpou je velmi silná osobní doprava. Proto je nákladíště v Kalné Vodě obsluhováno v nočních hodinách.



Tatra 815 ČD Cargo zdolává poslední stoupání před výrobním závodem v Žacléři.

do výrobního závodu dopravovány po železnici, a to i přesto, že manipulační koleje v dopravě Žacléř, ležící na regionální trati z Královce, resp. Trutnova-Poříčí, jsou již přibližně od poloviny devadesátých let 20. století sneseny. Na krátký čas sice zásobování keramičky převzala silnice, ČD Cargo se však podařilo najít způsob, jak se znovu zapojit do logistického řetězce. Výše uvedené suroviny jsou po železnici dopravovány do stanice Kalná Voda, kde jsou pracovníky trutnovského Střediska logistických služeb přeloženy na nákladní automobil Tatra 815, který je po silnici dopraví do cca 10 km vzdáleného Žacléře. Nová Tatrovka byla pořízena přibližně před čtyřmi lety a při jejím nákupu hrály velkou roli právě požadavky žacléřské keramičky na zajištění čistoty a kvality přepravovaných surovin. Novou korbu je po přepravách vždy možné bezproblémově vyčistit, její konstrukce umožňuje i přepravu paletizovaného zboží. Čistotu je nutné samozřejmě dodržet i při železniční přepravě. Podle řady vozů používaných na jednotlivé přepravy je pak zvolen odpovídá-





V dopravě Žaclěř již vykládka surovin není možná. I přes to je železnice do zásobování keramičky v tomto městě zapojena. Díky ČD Cargo.

jící způsob vykládky, resp. překládky. Vykládka surovin z vysokostěnných vozů je prováděna nakladačem DH 441, vykládka surovin z výsypných vozů pak pomocí speciálního vykládacího zařízení a pásového dopravníku. Kaolin je do Kalné Vody dopravován z Podbořan a Chodova ve vyčleněném voze řady Tdms, odesílací stanicí pro zásilky s bentonitem jsou Obrnice. Písek putuje po železnici z Libuně, zatímco živec ze západočeských Poběžovic. Poslední surovina – vypálené jíly – jsou do Žaclěře dodávány z Nového

Strašecí a Velkých Opatovic, pro jejich přepravu jsou využívány vysokostěnné vozy řady Eas.

Hotové výrobky jsou ze Žaclěře k cílovým odběratelům distribuovány nákladními automobily. Odběratelé mají většinou zájem spíše o menší objem zboží, navíc značná část zákazníků společnosti KERAMTECH má své výrobní závody v zahraničí a ty bohužel většinou nedisponují železniční vlečkou. I přes tyto nepříznivé faktory se podařilo ČD Cargo zapojit do logistického řetězce. Tedy alespoň v zimním období, kdy klimatické podmínky velice ztěžují obsluhu porcelánky kamiony. Ke slovu opět přišla již zmiňovaná Tatra 815, na jejíž korbě byly paletizované výrobky přepravovány do areálu Střediska logistických služeb v Kalné Vodě, zde uskladněny a poté podle pokynů pracovníků obchodního oddělení nakládány na kamiony dalších autodopravců. Letošní zima nebyla tak tuhá, i přesto přepravy tímto způsobem probíhaly od 21. listopadu 2014 až do poloviny března 2015.

Objemově lze výše uvedené přepravy jen obtížně srovnávat např. s přepravami energetického uhlí, železných rud nebo jiných hromadných substrátů. Důležité však je, že ČD Cargo se dokázalo flexibilně přizpůsobit změnám železniční infrastruktury a zákazníkovi nabídnout zajímavé řešení jeho přepravních potřeb. Spokojenost vedení společnosti KERAMTECH je pak cestou k zachování, resp. navyšování tržeb i výkonů.

Text a foto: Michal Roh

Mapa: Milan Koska



Jíly dorazily z Nového Strašecí do skladu v KERAMTECHU Žaclěř.

Armáda na železnici

V roce 2014 se uskutečnilo několik zajímavých vojenských přeprav, které ČD Cargo realizovalo jak pro Armádu České republiky (AČR), tak i pro spojenecké armády dalších členů aliance NATO. První z nich byla přeprava vojáků a techniky AČR na mezinárodní cvičení „Reliable Sword“ v nizozemském Nieuw Millingenu. Tohoto cvičení se zúčastnily více než čtyři tisícovky vojáků ze čtrnácti států. ČD Cargo na tuto akci vypravilo společně s DB Schenker Rail vlak s vojáky a technikou mechanizovaného praporu 4. brigády rychlého nasazení z Žatce. Vlak byl veden v trase Podbořany – nizozemské t´Harde a zpět.

Druhou důležitou a zajímavou akcí byla přeprava strakonického útvaru protiletectvé obrany na taktické cvičení na střelnici v polské Ustce na pobřeží Baltského moře. Cvičení se konalo ve dnech 31. května až 5. června a vojáci a technika se na místo střelby přepravili trojím způsobem: letecky, po železnici a po ose, čímž byl zároveň splněn jeden z hlavních cílů cvičení, kterým bylo prověření kombinovaného způsobu přesunu vojenských jednotek a mužstva na místo (naštěstí jen fiktivního) konfliktu. Určitou zajímavostí tohoto transportu byla skutečnost, že z důvodu rozsáhlých výlukových prací ve stanici Strakonice byla k nakládce, resp. vykládce techniky po návratu využita železniční vlečka bývalého vojenského letiště Bechyně, zaústěná odbočkou Dolina u Sudoměřic u Bechyně do elektrifikované místní dráhy Tábor – Bechyně.



Manipulace s kontejnery s vojenským materiálem prováděly v Podbořanech jeřáby ČD Cargo - 2014 (foto Michael Andrie)



Vykládka vojenské techniky v Holoubkově - 2014

(foto Michael Andrie)



Přeprava obrněných transportérů Pandur z Podbořan - 2010

(foto Martin Boháč)

Díky tomu se po dlouhých letech na „Bechyňce“ opět objevily vojenské transporty, vedené příprěží lokomotiv řady 742.

Druhou důležitou a zajímavou akcí byla přeprava strakonického útvaru protiletectvé obrany na taktické cvičení na střelnici v polské Ustce na pobřeží Baltského moře. Cvičení se konalo ve dnech 31. května až 5. června a vojáci a technika se na místo střelb přepravili trojím způsobem: letecky, po železnici a po ose, čímž byl zároveň splněn jeden z hlavních cílů cvičení, kterým bylo prověření kombinovaného způsobu přesunu vojenských jednotek a mužstva na místo (naštěstí jen fiktivního) konfliktu. Určitou zajímavostí tohoto transportu byla skutečnost, že z důvodu rozsáhlých výlukových prací ve stanici Strakonice byla k nakládce, resp. vykládce techniky po návratu využita železniční vlečka bývalého vojenského letiště Bechyně, zaústěná odbočkou Dolina u Sudoměřic u Bechyně do elektrifikované místní dráhy Tábor – Bechyně. Díky tomu se po dlouhých letech na „Bechyňce“ opět objevily vojenské transporty, vedené příprěží lokomotiv řady 742.

Další akcí byla přeprava vojenské techniky na Den pozemního vojska Bahna 2014. Tato akce se konala 7. června ve vojenském újezdu Brdy a zúčastnilo se jí více než 800

vojáků a 250 kusů vojenské techniky, které doplnilo více než 300 členů vojenských historických klubů a 100 kusů vojenské historické techniky. Vojenský transport byl vypraven mezi stanicemi Hlubočky-Mariánské Údolí a Holoubkov a jeho součástí bylo i deset tanků T 72. Tyto tanky představovaly zásilku s překročenou ložnou mírou, při jejíž přepravě vzniklo několik problémů, které se ale podařilo včas vyřešit. Prvním z nich byla komplikace při manipulaci a vykládce ve stanici Holoubkov, kde muselo být operativně využito čelní rampy u koleje č. 7. Druhým pak byly parametry použitých vozů řady Smmps technického intervalu 4728 vzhledem k hmotnosti přepravovaných tanků, jejich délce a přípustnému zatížení vozů. I tento problém se ale nakonec ukázal být řešitelný, čímž vznikl i určitý precedens pro další podobné přepravy v budoucnu.

Poté následovaly přepravy AČR do německého Parsbergu a polského Orzysze a loňská „sezóna“ přeprav pro AČR byla zakončena opět přepravou strakonické protiletectvé jednotky do Pobaltí, do litevské Rukly, kde v listopadu 2014 proběhlo mezinárodní cvičení NATO nazvané Iron Sword 2014. Vojenský transport byl vypraven z jihočeských Dívčic do polské stanice Suwalki na polsko-litevské hranici, kam dorazil za 51 hodin. Zde byla technika vyložena a již po ose

pokračovala dalších 170 kilometrů na místo cvičení, kam dorazila za zhruba tři hodiny. Tato varianta přepravy byla zvolena z důvodu širokého rozchodu v Litvě a tím vzniklé nutnosti techniku překládat na širokorozchodné vozy, což by pro relativně krátkou vzdálenost již bylo neefektivní. Kromě konvenční techniky bylo přepraveno i několik kontejnerů s „proviantem“ a na nízkopodlažním voze TWA 800 B též poprvé po železnici „RACCOS“, neboli na podvozku nákladního automobilu umístěné velicí místo protiletadlové raketové baterie.

V loňském roce došlo i na víceméně tradiční „návštěvy“ belgického a nizozemského vojska v České republice. Bylo to jednak cvičení nizozemské armády ve Vyškově, ale především společné cvičení belgické a nizozemské armády ve vojenském výcvikovém prostoru Hradiště (Doupov). Na toto cvičení došlo do Podbořan celkem 14 vlaků s vojenskou technikou a vojáky, přičemž dva vlaky speciálních a velmi žádaných nízkopodlažních vozů TWA musely být ihned po vykládce odeslány k dalším přepravám; tento postup se pak opakoval i při odjezdu, kdy opět tyto dvě soupravy najely k nakládce a spolu se zde čekajícími vozy odvezly vojsko zpět do domovských zemí. V rámci tohoto

cvičení byla pro nizozemské ministerstvo obrany zajištěna i přeprava vojáků na návštěvu Prahy a Terezína, a to autobusy spolupracující firmy TRANSCENTRUM, která v jeden den musela přistavit až 18 autobusů najednou. Další službou zajišťovanou ČD Cargo bylo poskytnutí jeřábů pro nakládku a vykládku materiálu jak ve stanici Podbořany, tak i ve vojenském výcvikovém prostoru. I přes skutečně velký rozsah odbavených vlaků a přeložené vojenské techniky proběhla celá tato akce bez závad a předpokládáme, že podobné akce bude ČD Cargo zajišťovat i v dalších letech.

Text: Michael Andrlé

Oddělení logistiky a mimořádných zásilek

Ing. Michael Andrlé

T: +420 602 110 049

E: Michael.Andrle@cdcargo.cz



Legislativní okénko

Uložení a zajištění nákladu v železničních nákladních vozech

Ložené zboží je během přepravy jakýmkoli dopravním prostředkem vystaveno namáháním, která působí v podélném, příčném a svislém směru. Bez zřetele na druh použitého dopravního prostředku je proto nutno volit způsob uložení a zajištění nákladu tak, aby náklad a zajišťovací prostředky odolaly účinkům setrvačných sil, které vznikají při nárazech a otřesech během přepravy a které mohou způsobit nežádoucí uvolnění nákladu. Namáhání loženého zboží přitom mohou být značně rozdílná v závislosti na konstrukci a vybavení použitého dopravního prostředku a v neposlední řadě i na způsobu jeho uložení. Zboží současně musí být dle potřeby dobře zabaleno, spojeno do ložných jednotek nebo upraveno jiným vhodným způsobem. Způsob naložení nákladu na jakémkoli dopravním prostředku musí tedy vždy zaručit, že samotný náklad a použité zajišťovací prostředky odolají účinkům namáhání, které na ně budou během přepravy působit.

Základní pravidla pro bezpečné naložení zboží určeného k přepravě po železnici jsou obsahem Nakládacích směrnic UIC a Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID). Platnost Nakládacích směrnic UIC je v mezinárodní železniční přepravě prováděné železničními podniky v rámci Úmluvy COTIF a pro vnitrostátní přepravu na tratích

v České republice dána Smluvními přepravními podmínkami ČD Cargo, a.s. Nakládací směrnice UIC jsou zpracovány týmem složeným z předních odborníků evropských železničních dopravních podniků s cílem poskytnout jejich zákazníkům vodítko pro optimální naložení zboží do železničních nákladních vozů při zachování konkurenceschopnosti vůči ostatním druhům dopravy. Poskytují tak odesílatelům nejčastěji přepravovaných druhů zboží nezbytné pokyny pro výběr vhodného železničního nákladního vozu a způsob uložení a zajištění zboží na voze, resp. základní zásady správného uložení a zajištění těchto druhů zboží, pro které konkrétní nakládací směrnice nebyla dosud vypracována. Jednotnými nakládacími směrnicemi jsou zákazníkům dány konkrétní požadavky, které mají rozhodující vliv na zachování neporušenosti loženého zboží a dopravního prostředku během přepravy, včasnost přepravy, jakož i na bezpečnost provozu.

Naopak neznalost nakládacích směrnic a přetrvávající obavy nezasvěcené veřejnosti ze silných nárazů během přepravy odrazují většinu zákazníků od využití možnosti přepravy zboží po železnici. Přitom dopravce ČD Cargo, a.s., a všichni s námi spolupracující dopravci jsou si velmi dobře vědomi, že dnes již nelze postupovat dříve používanými a překonanými





postupy, kdy se břímě odpovědnosti v případě poškození zásilky přenášelo většinou na odesílatele zásilky. Snahou dopravce ČD Cargo, a.s., je již ve fázi přípravy přeprav učinit ve spolupráci s odesílatelem a příjemcem zásilky všechny nezbytné kroky k tomu, aby přeprava proběhla bez sebemenších komplikací, zejména pak s vyloučením rizika poškození zboží či zdržení zásilky během přepravy z důvodu vadného naložení nákladu. K tomu je základním předpokladem výběr vhodného vozu a stanovení optimálního způsobu uložení a zajištění zboží ve voze. Příklady z praxe ukazují, že v úzké spolupráci dopravce s odesílatelem a příjemcem lze nalézt velmi rychle optimální řešení. Odesílatel a příjemce mají co říci k vlastnostem přepravovaného zboží a způsobům manipulace s ním, specialisté dopravce – nakládací poradci – pak k technickým parametrům dopravních prostředků, chování loženého zboží na dopravním prostředku během přepravy a zásadám správného naložení. A právě zde jsou největší rezervy a možnosti využití přepravy zboží po železnici.

Protože dobře víme, jak těžké je rozhodování, který způsob uložení a zajištění je pro dané zboží nejvhodnější, je u ČD Cargo, a.s., zavedena poradenská služba zákazníkům. Vhodný způsob uložení a zajištění nákladu na železničním voze, kde vzhledem ke zvyšování rychlosti vlaků osobní i nákladní dopravy rostou nároky na zajištění zejména na otevřených vozech, je žádoucí vybrat již při přípravě přepravy konkrétní zásilky, a nikoli na poslední chvíli před vlastní nákladkou. V této fázi se odesílateli rozhodně vyplatí oslovit specialisty O13 GR ČD Cargo, a.s. – nakládací poradce – a skloubit poznatky o povaze a charakteru zboží určeného k přepravě s technickými parametry železničních nákladních vozů a s poznatky o chování zboží během přepravy v nich. Nakládací poradce na základě komplexního posouzení předložených podkladů navrhne optimální způsob uložení a zajištění, který zabezpečuje nejvyšší míru neporu-

šenosti zboží, a dovoluji si také tvrdit, že ve velké většině případů dokáže zákazníkovi minimalizovat náklady na přepravu. Pro snadné vyřízení požadavku zákazníka je však důležité, aby odesílatel předložil všechny potřebné údaje k zásilce, zejména pak údaje o odesílací stanici, druhu, obalu, rozměrech a hmotnosti zboží (včetně polohy těžiště), způsobu úpravy zboží, předpokládané přepravní cestě, žádaném způsobu uložení a zajištění zboží na železničním voze. Vhodný je náskres vyznačením všech předmětů přepravovaných na jednom železničním voze s uvedením přesných kót a fotografií loženého zboží. Upozorňujeme zákazníky, že ke zpracování požadavku je potřebný dostatečný časový prostor. Proto je vhodné požadavky uplatnit pro zásilky ve vnitrostátní přepravě nejpozději 14 dní a v mezinárodní přepravě nejpozději 30 dní před zamýšleným podejmem zásilky k přepravě. Nakládací poradci jsou vám připraveni všestranně pomoci při stanovení optimálního způsobu uložení a zajištění nákladu.

Kontaktní údaje jsou uvedeny na webových stránkách ČD Cargo v aplikaci „Helpload“ nebo v níže uvedené tabulce.

Stanislav Hamouz

T: +420 725 708 947

E: Stanislav.Hamouz@cdcargo.cz

Karel Košar

T: +420 721 752 891

E: Karel.Kosar@cdcargo.cz

Tomáš Prokop

T: +420 724 655 074

E: Tomas.Prokop@cdcargo.cz

Petr Zaydlar

T: +420 724 851 006

E: Petr.Zaydlar@cdcargo.cz

Závěrem bych chtěl podotknout, že řídí-li se odesílatel při nakládce vozu nakládacími směrnicemi, spolupodílí se na včasné a bezzávadné přepravě zboží. Dodržení způsobu uložení a zajištění dle dané nakládací směrnice nebo příkladu nakládání ve svazku 2, příp. zásad ve svazku 1 Nakládacích směrnic UIC založené na odborné radě nakládacích poradců nedovolí železničním dopravním podnikům odmítnout jejich odpovědnost za případné poškození zboží během přepravy.

Text: Stanislav Hamouz

Foto: Archiv ČD Cargo



Výstavy, veletrhy a kolejová doprava

Touha člověka prezentovat své výtvary, vynálezy a služby je velice stará. Již v roce 1791 se v Praze konala Pražská průmyslová výstava, která se měla stát důkazem, že se České království vyrovnalo s odtržením Slezska po neúspěšně vedených válkách. Na umístění všech exponátů postačoval jeden sál v pražském Klementinu.

Prezentovány zde byly různé textilní výrobky, cínové nádoby z Horního Slavkova apod. Mnohem větší význam však měla Zemská jubilejní výstava, jejíž brány se poprvé otevřely 15. května roku 1891. Navázala na další podobné výstavy konané v té době v celé Evropě. V roce 1817

byla např. uspořádána hessenská zemská výstava v Kasselu, roku 1818, 1819, 1821 a 1823 výstavy v Mnichově, roku 1820 ve Stuttgartu atd. V roce 1851 se konala 1. světová výstava v Londýně, druhá v roce 1855 v Paříži, následovaly další znovu v Londýně, v Paříži, ve Vídni a v zámoří. Všechny



Škodovy závody, jeden z nejvýznamnějších výrobců lokomotiv, představovaly své výrobky i na Pražských vzorkových veletrzích na přelomu 20. a 30. let. Zde se jedná o „dvoukoplák“, tedy typ Bs 12 – tovární typ 9 Lo. Jen pro úplnost dodejme, že Pražské vzorkové veletrhy probíhaly v letech 1920 – 1951, poté stát přesunul výstavní aktivity do Brna.

(sbírka Michal Roh)

Martinka a spol.
V PRAZE VII.
Továrna na stroje a kotlárna.

Jediné provozovací právo v Rakousko-Uhersku
Decauville-ových přenosných dráh.
Hotové kolejnice, křižovatky, výhybky, točnice,
roztličené druhy vozíků vždy na skladě.
Dráhy do krechtů, visuté dráhy.
Točnice kulovité patent Weickum.
Váhy mostové.
Rozpočty zdarma
a franko.





Výrobci úzkorozchodných a přenosných železnic patřili k tradičním vystavovatelům. (sbírka Michal Roh)

tyto výstavy měly společný cíl – prezentaci národa, průmyslových výrobků, umění apod. A právě průmysl a s ním i doprava byly velmi rychle se rozvíjejícími odvětvími.

Vraťme se ale zpět do Prahy roku 1890, kde se chystá Zemská jubilejní výstava. Jedním z členů přípravného výboru této výstavy byl František Křížík. Nové výstaviště začalo vyrůstat na jaře toho roku v pražské Stromovce. Již při samotné stavbě našla své uplatnění železnice – stavitelé měli k dispozici přenosnou železnici s výklopnými vozíky, které byly používány při zemních úpravách. Svě uplatnění našla drážka i po ničivé zářijové povodni, kdy voda smetla již některé téměř hotové výstavní pavilony. Další úzkokolejná dráha byla používána k instalaci exponátů v Průmyslovém paláci. Zároveň byla ze stanice Buštěhradské dráhy z Buben zřízena provizorní vlečná dráha používaná jednak k dopravě „zvláště těžkých předmětů“ na výstaviště a také k zásobování kotelny a „strojovny“ (pavilonu na vystavování strojů) uhlím a dřevem.

Samostatnou kapitolou by mohlo být zabezpečení dopravy návštěvníků na výstaviště. U jednoho z postranních vchodů byla sice na trati c. k. priv. Rakousko-uherské státní dráhy postavena provizorní zastávka Stromovka, ale větší tíha ležela na tehdejší koněspřežné tramvaji. Výstaviště bylo přístupné v podstatě ze dvou směrů – koněspřežnou tramvají z Prahy přes most Františka Josefa I. a ve druhém směru přes Letnou. Na druhé trase cestující mohli využít kombinace nejmodernějších dopravních prostředků – lanové dráhy a elektrické tramvaje. Pro zdolání strmé stráně od řeky na Letenskou pláň postavila pražská obec lanovou dráhu s vodním pohonem a dvěma vozy (V roce 1902 byla lanová dráha z úsporných důvodů přebudována na elektrický pohon. Její provoz byl ukončen za 1. světové války, kdy byla nahrazena pohyblivými schody. Po nich se cestující mohli svést naposledy v roce 1937). Provoz na ní byl zahájen 30. května 1891. Z Letné však bylo na výstaviště ještě poměrně daleko. Zde se iniciativy chopil František Křížík, který vybudoval 800 m dlouhou trať první elektrické dráhy u nás od stanice lanové dráhy Ovineckou ulicí na výstaviště. Provoz obstarávaly dva otevřené motorové vozy, z nichž jeden byl vyroben věhlasnou Ringhofferovou továrnou na Smíchově. Později byla tramvaj prodloužena ještě o cca 600 m, ale pro malý zájem cestujících byla v roce 1902 zrušena. Aby byl přehled novodobých

dopravních prostředků úplný, musíme se zmínit ještě o lanové dráze na Petřín, kterou se cestující mohli poprvé svést 25. července 1891. Nelze nepřipomenout, že i nejvýznamnější návštěvník výstavy, arcivévoda Karel Ludvík, přijel do Prahy po „železné dráze“. Salónní vlak s arcivévodou Karlem Ludvíkem a jeho manželkou Marií Terezií dorazil do Prahy na dnešní Masarykovo nádraží 14. května před 4. hodinou odpolední. Jeho příjezd oznámily rány z děl.

Na Zemské jubilejní výstavě prezentovala své výrobky celá řada vystavovatelů a zastoupeny zde byly snad všechny obory, dopravu nevyjímaje. Svě místo zde našly i kočáry, které české firmy exportovaly do Německa, Ruska, na Balkán a dokonce do Indie. K nejzajímavějším patřily kočáry firem V. Brožík a syn, Petr Klubal a syn nebo Jech Jan Otakar. Svě výrobky zde vystavovala i firma František Ringhoffer, která od roku 1852 vyráběla na Smíchově železniční vozy. Návštěvníky jistě zaujaly ve „strojovně“ vystavené vozy – tendry, vůz k dopravě piva, normálněrozchodný salónní vůz nebo cisternový vůz na přepravu kyseliny sírové. Zhlédnout zde bylo možno i nákladní a osobní vozy pro úzkorozchodné dráhy od téže firmy. Firma A. & F. Klucký ze Štěpánova u Kladna prezentovala „Patentované, samočinné, bezpečné spojky pro železniční vozy soustavy Kluckého, jež obsluhovat lze mimo koleje železniční“, firma J. Kudlicze z Buben zase kolečka k železničním důlním vozíkům. Bezespory zajímavá byla nabídka Pražské akciové strojírny, která m. j. nabízela „Přenosné dráhy patentu Dolbergova k účelům lesnickým, hospodářským a průmyslovým“. Ve svém sortimentu měla koleje s hákovým spojením, otáčedla, šplhací výhybky i různé vozíky. Podobný drážní systém (přenosné Deauvilleovy dráhy) nabízela i firma Martinka a spol. z Prahy. Pražská železářská společnost inzerovala ocelové kolejnice, firma František Wiesner z Chrudimi zase váhy na vagóny.



Ukázka dobových propagačních tiskovin (sbírka Michal Roh)

Na vztah železnice a výstaviště v jihomoravské metropoli Brně se podívejme poněkud z jiného úhlu. I zde má výstavnictví dlouhou tradici. Již v roce 1243 dostává město Brno právo každoročně pořádat třídní trh svatodušní, jakožto předchůdce dnešních veletrhů. Od roku 1821 se zde konaly hospodářské výstavy, ale ty dosáhly většího rozmachu až po dokončení parostrojní železnice v roce 1839. V letech 1922–1927 zde byly pořádány Brněnské výstavní trhy, každoročně specializované na některý průmyslový obor. Brnu však scházelo stále výstaviště, a proto bylo v roce 1923 rozhodnuto zakoupit pozemek Bauerovy rampy. Ihned byly také zahájeny stavební práce, při kterých samozřejmě našla uplatnění úzkorozchodná pře-



Ve snaze rozšířit strojní export přijala vláda roku 1955 usnesení, aby ministerstvo zahraničního obchodu ve spolupráci s Československou obchodní komorou uspořádalo na brněnském výstavišti strojírenskou výstavu. Ta se uskutečnila v září téhož roku. Vystaveny zde byly nejen důlní lokomotivy, akumulátorové i vzduchové, ale také (sbírka Radim Šnábl)

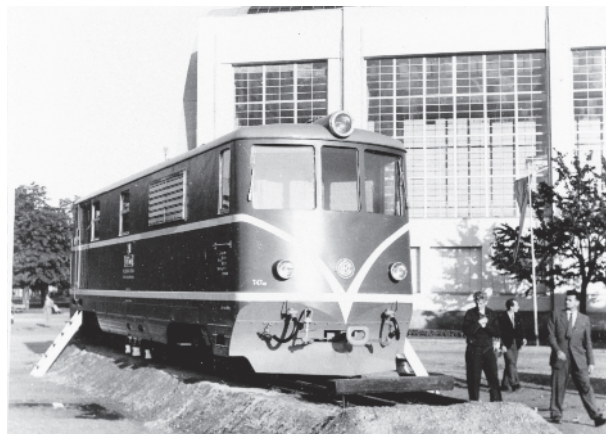
nosná stavební dráha. A v roce 1928 zde byla uspořádána první Výstava soudobé kultury v Československu.

Na návrh firmy Koloferra, závody pro potřeby průmyslu a úzkokolejných i normálních drah v Modřicích u Brna, byl hned v roce 1928 vypracován projekt na 1 424 m dlouhou dráhu o rozchodu 381 mm s parním pohonem. Malá dvounápravová parní lokomotiva byla objednána v lokomotivce Krauss, jinak všechn ostatní materiál měl být dodán domácími výrobci. Provoz na drážce byl zahájen 4. června 1928, ukončen pak v listopadu téhož roku. Ale dráha byla prokazatelně v provozu ještě v roce 1929. Parní lokomotiva táhla po výstavišti šestivozovou osobní soupravu rychlostí 15 km/hod; při projíždění panoramat, oblouků, výhybek a na křižovatkách byla rychlost snížena na 6 km/hod. Co byla panoramata? Byly to jakési osvětlené dřevěné tunely s oplechovanou střešinou. Uvnitř byly po obou stranách kolejí plošiny s výrobky a reklamními poutači různých firem.

Další podobná dráha dlouhá cca 500 m s rozchodem kolejí 600 mm fungovala v letech 1950–1956 na místě dnešního pavilonu Z.

Další železniční zajímavostí je téměř 3,5 km dlouhá vlečka vedoucí z brněnského dolního nádraží přímo do areálu výstaviště. Využívána je nejen při dopravě „kolejových“ exponátů na výstaviště, ale v poslední době také pro propagační jízdy, při kterých jsou cestující parními vlaky dopravováni přímo do areálu. Železniční doprava je na brněnském výstavišti prezentována různými způsoby – na veletrzích se strojírenským a technickým zaměřením, na veletrzích se zaměřením na spedici a logistiku a na výstavách cestovního ruchu. S prezentací železnice se návštěvníci setkají i na akcích týkajících se výpočetní techniky. A právě prezentace služeb železničních dopravců, spedičních a logistických služeb se v poslední době dostávají do popředí. Ale to už jsme se přenesli do současnosti. Chcete-li se s nabídkou ČD Cargo seznámit, neváhejte a navštivte některou z připravovaných akcí, např. veletrh Transport Logistic v Mnichově nebo TransRussia v Moskvě. Pozvání na ně nešlo v tomto čísle bulletinu přehlédnout.

Text: Michal Roh



.....lokomotiva TU 47.002 z prototypové série těchto úzkorozchodných lokomotiv. (sbírka Radim Šnábl)



Autovlak Siemens jedoucí po vlečce Brněnských veletrhů – březen 2002.

(foto Jiří Mrkos)

Před 10 lety

ČM Cargo
ročník 6

Bulletin nákladní
přepravy
českých drah

2005

1



ROZHOVOR

ArgoTrans

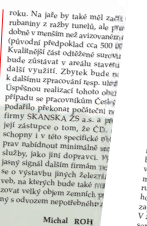


Mnoho lidí se domnívá, že spojení firmy předloží jen obyčejný přepravce nákladu. O tom je ve velké míře omyl. ArgoTrans je totiž jedním z největších českých přepravních podniků. Jeho síť se rozkládá po celé České republice a v zahraničí. Firma má v současnosti více než 1000 zaměstnanců a přepravuje ročně více než 10 milionů tun nákladu. ArgoTrans je členem skupiny Argo, která patří pod vedením skupiny Argo Trans. Tato skupina má v současnosti více než 1000 zaměstnanců a přepravuje ročně více než 10 milionů tun nákladu. ArgoTrans je členem skupiny Argo, která patří pod vedením skupiny Argo Trans. Tato skupina má v současnosti více než 1000 zaměstnanců a přepravuje ročně více než 10 milionů tun nákladu.

zakazníkům poskytl potřebnou zručnost a dovednosti. ArgoTrans je totiž jedním z největších českých přepravních podniků. Jeho síť se rozkládá po celé České republice a v zahraničí. Firma má v současnosti více než 1000 zaměstnanců a přepravuje ročně více než 10 milionů tun nákladu. ArgoTrans je členem skupiny Argo, která patří pod vedením skupiny Argo Trans. Tato skupina má v současnosti více než 1000 zaměstnanců a přepravuje ročně více než 10 milionů tun nákladu.



Miloš ROH
obchodní ředitel



Miloš ROH
obchodní ředitel

ZAJÍMAVOSTI

Přeprava zeminy



Stavba tohoto tunelu představuje značné problémy s přesunem materiálů. A proto se již v květnu 2002 objevila na české dráze firma SUDOP Praha se zálibou v přepravě zemin. SUDOP Praha se zabývá přepravou zemin a materiálů. Firma má v současnosti více než 1000 zaměstnanců a přepravuje ročně více než 10 milionů tun nákladu. SUDOP Praha je členem skupiny Argo, která patří pod vedením skupiny Argo Trans. Tato skupina má v současnosti více než 1000 zaměstnanců a přepravuje ročně více než 10 milionů tun nákladu.



bylo nutno přistoupit k tvorbě nových konkurenčních nákladních automobilů. Dalšími konkurencemi byly například společnosti, které se zabývaly přepravou zemin a materiálů. Tyto společnosti měly v současnosti více než 1000 zaměstnanců a přepravovaly ročně více než 10 milionů tun nákladu.

HISTORIE

Pražský železniční uzel



Nasledujícími úseky prošel projekt nákladní dráhy. (foto: Miroslav Roh)

První železniční trať Praze byla otevřena v roce 1845. Od té doby se Praha stala jedním z největších železničních uzlů v České republice. V současnosti má Praha více než 1000 železničních stanic a přepravuje ročně více než 10 milionů tun nákladu.

vybudovala spojení trati z Dejvic do Prahy. Tato trať se stala prvním železničním spojením mezi nákladními dráhami Prahy a okolními oblastmi. V současnosti má tato trať více než 1000 železničních stanic a přepravuje ročně více než 10 milionů tun nákladu.



Již ve Vlastově bylo na 30. letech 20. století velmi málo. (foto: Miroslav Roh)

AKTUALITY

ZAČÁTEK NOVÉ SPOLUPRÁCE

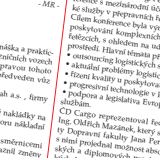
Na konci roku 2004 se otevřel automobilový Tvořit Motor Corporation a PSA Peugeot Citroën rozhodly, že v České republice budou spolupracovat. Tato spolupráce má v současnosti více než 1000 zaměstnanců a přepravuje ročně více než 10 milionů tun nákladu. Tato spolupráce je členem skupiny Argo, která patří pod vedením skupiny Argo Trans. Tato skupina má v současnosti více než 1000 zaměstnanců a přepravuje ročně více než 10 milionů tun nákladu.



LOGI 2005
Dne 15.-16.2.2005 se v Lázních Bohdaneč pod záštitou společnosti ArgoTrans uskotovala konference LOGI 2005. Konference byla věnována problematice logistiky a přepravy nákladu. Na konferenci se zúčastnilo více než 1000 účastníků a bylo předloženo více než 100 přednášek.

UKÁZKOVÁ NAKLÁDKA

Dne 26. října 2004 se v Dlouhém Újezdě uskotovala ukázková přeprava nákladu. Tato přeprava byla věnována přepravě nákladu z Prahy do Dlouhého Újezdu. Tato přeprava byla členem skupiny Argo, která patří pod vedením skupiny Argo Trans. Tato skupina má v současnosti více než 1000 zaměstnanců a přepravuje ročně více než 10 milionů tun nákladu.



Obrazová ukázková přeprava nákladu z Prahy do Dlouhého Újezdu. (foto: Miroslav Roh)

PAJVO PRO TEMLIN PO ZELEZNICI

V listopadu 2005 se v České dráze uskotovala přeprava nákladu z Prahy do Temelína. Tato přeprava byla věnována přepravě nákladu z Prahy do Temelína. Tato přeprava byla členem skupiny Argo, která patří pod vedením skupiny Argo Trans. Tato skupina má v současnosti více než 1000 zaměstnanců a přepravuje ročně více než 10 milionů tun nákladu.



Obrazová ukázková přeprava nákladu z Prahy do Temelína. (foto: Miroslav Roh)

Představujeme moderní hnací vozidla ČD Cargo

Lokomotivy řady 363.5 jsou v současnosti pilířem vozby ČD Cargo. Ještě před vznikem samostatné společnosti ČD Cargo v roce 2007 bylo rozhodnuto o modernizaci lokomotiv řady 163, tzv. „peršingů“, a ČD Cargo se Škodou Transportation na konci roku 2008 uzavřely smlouvu na modernizaci třiceti lokomotiv této řady. Vzhledem k požadavkům ze strany provozu na zvýšení počtu dvojsystémových lokomotiv byla modernizace pojata opravdu důkladně.



ČD Cargo plánovalo rozšíření svých obchodních aktivit i do jiných zemí, na Slovensko a do Maďarska, z toho vyplynul hlavní požadavek – dvojsystémovost. Při rozhodování o rozsahu modernizace zvítězilo řešení kompletní modernizace s výjimkou skříně a pojezdu, kde byla provedena pouze hlavní oprava, a modernizované lokomotivy mají nově dosazené boční tlumiče pro eliminaci vrtivých pohybů. Modernizací těchto lokomotiv byla prodloužena životnost minimálně o dalších 20 let a jejich nasazením došlo ke snížení provozních nákladů.

Lokomotivy jsou vybaveny vlakovým zabezpečovačem MIREL, který je podmínkou schválení do provozu v obou zmiňovaných zemích, a jsou vybaveny vícenásobným řízením NVL. To umožňuje v součinnosti se zvýšením výkonu lokomotiv na 3 700 kW ve dvojčlenném řízení přepravu vlaků o dopravní hmotnosti přes dva tisíce tun. Strojvedoucí dokáže ocenit jednoduchost procesu spojování nebo rozpojování vícenásobného řízení. Díky modernizované elektrické výbavě jsou nyní lokomotivy schopny rekuperace, tedy dodávání elektrické energie zpět do troleje při brzdění, což ještě více vylepšuje ekologičnost vlakové dopravy a snižuje náklady. Podmínkou provozu v režimu rekuperace bylo dosazení zařízení pro měření spotřeby. Velkou změnou bylo použití pouze jednoho kompresoru, ale obavy





z jeho nedostatečného výkonu nebo poruchovosti se nepotvrdily a lokomotivy s ním jezdí bez větších problémů.

Modernizací prošlo i stanoviště strojvedoucího. Jeho dominantou je nyní barevný dotykový displej řídicího počítače a klávesnice pro zadávání dat. Veškeré úpravy stanoviště byly před finalizací konzultovány s odborovými centrály, aby se k úpravám mohli vyjádřit i ti, kteří na stanovišti strojvedoucího tráví značnou část svého života. Ve spolupráci s odborovými centrály bylo zohledněno množství připomínek na ergonomii stanoviště, která byla dle těchto připomínek upravena.

První lokomotivy řady 363.5 byly do provozu převzaty na jaře roku 2011, poslední na jaře roku 2013. Lokomotivám se nevyhnuly ani různé „dětské nemoci“, které se projevíly při nasazování do provozu. Strojvedoucí a jiní zaměstnanci ČD Cargo postupně hlásili nedostatky do domovského Střediska oprav kolejových vozidel České Budějovice, od drobností až po závady znemožňující provoz lokomotiv. Nedostatků zjištěných za provozu byla celá řada, ale dobrou spoluprací mezi provozovatelem a výrobcem bylo zajištěno jejich postupné odstraňování. Např. nově instalované sběrače AX-NG se systémem ADD, který zabezpečuje odpojení lokomotivy od troleje při narušení uhlíkové lišty, byly z výroby vybaveny pouze jedním přitlakem sběrače k troleji, společným pro oba napájecí systémy. To se ukázalo jako chybné řešení, kdy v zimním období na stejnos-

měrné napájecí soustavě lokomotivy nedokázaly přes námrazu detekovat napětí v troleji, a tím nebyly schopné provozu. Výrobce lokomotiv zajistil výrobu dvojpřítlakových jednotek, které jsou v současnosti na lokomotivy dosazovány.

Po čtyřech letech v provozu je možné konstatovat, že modernizované lokomotivy řady 363.5 jsou v současné době pilířem vozby ČD Cargo a pomohly odstranit deficit vícesystémových lokomotiv, který si ČD Cargo neslo již od svého vzniku. Lokomotivy řady 363.5 se postupně představily jako robustní a spolehlivé stroje, které plní své hlavní poslání – přepravu těžkých nákladních vlaků v zemích, pro které byly určeny.



Základní technické parametry HV řady 363.5

počet	30 ks
výrobce	Škoda Transportation
rok výroby	2011-13
trvalý výkon	3 700 kW
max. rychlost	120 km/hod.
hmotnost	88 t
délka	16,8 m
napájecí systém	3 kV ss/25 kV, 50 Hz

Text: Petr Říha

Foto: Martin Boháč (1x), archiv ČD Cargo (2x), Michal Roh (1x), Antonín Němeček (1x)



Terst – „česká brána“ k Jaderskému moři

Dnešní severoitalský přístav je často vnímán jako středoevropská brána k Jaderskému moři. Jeho historie je velmi dlouhá, sahá až to 1. tisíciletí před našim letopočtem; v 1. století před našim letopočtem zde proběhla římská kolonizace, tehdy se město nazývalo Tergeste.

Po pádu Západořímské říše se město dostalo pod vliv Byzance. Od 8. století našeho letopočtu až do století 14. se v nadvládě nad Terstem vystřídal několik státních útvarů, až konečně roku 1382 přechází Terst pod nadvládu Habsburků, v jejichž rukou setrvává více než 500 let, až do roku 1918. Až do 18. století požíval Terst v rámci Habsburské říše různých stupňů autonomie a v roce 1719 byl císařem Karlem VI. vyhlášen svobodným přístavem. Následně se v roce 1730 stal centrem správy tehdejšího rakouského Přímoří (německy Küstenland, italsky Litorale Austriaco) a v roce 1775 pak došlo k jeho začlenění mezi tzv. dědičné země a ke spojení s oblastí Gorice a Gradišky. Další turbulentní doba přišla v první polovině 19. století v důsledku napoleonských válek, kdy se státní uspořádání v Terstu a okolí několikrát zásadně změnilo. K uklidnění došlo teprve v roce 1849, kdy se město stalo sídlem místodržícího pro celou korunní zemi Přímoří a v roce 1861 dochází opět k jeho vyčlenění jakožto samostatné korunní země, ačkoli zde sídlila i správa celého Přímoří. Tento stav vydržel až do roku 1918, kdy se Terst včetně celé Istrie stal součástí Itálie.



Takto vedla železnice Terstem až do roku 1983. (sbírka Martin Boháč)

Po 2. světové válce si na Terst dělaly nárok Jugoslávie i Itálie a na základě tohoto sporu bylo v roce 1947 vyhlášeno tzv. Svobodné území Terst, které kromě samotného města a přístavu zahrnovalo ještě část dnešního území Slovinska a Chorvatska, včetně například Koperu nebo chorvatských



Nábřeží dnes. Spojovací kolej vedla vlevo, zhruba v místě parkujících automobilů.

(foto Martin Boháč)



Vůz kuriózní lanovko-tramvaje Terst – Opicina v dolní konečné stanici v centru Terstu

(foto Michal Roh)

měst Umag a Buje. Toto svobodné území bylo v roce 1954 rozděleno mezi Itálii a Jugoslávii, ale formálně existovalo až do roku 1975.

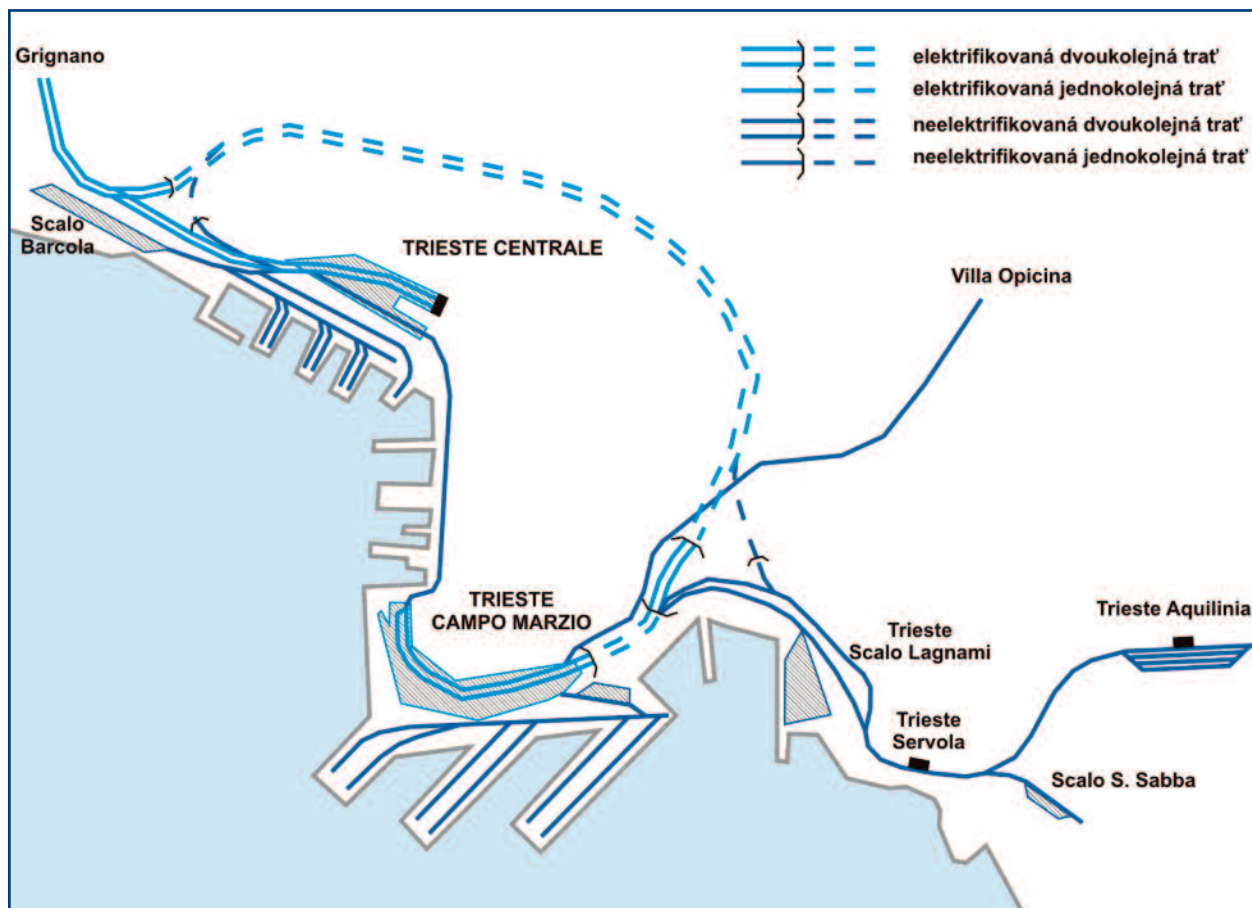
Terst býval jednoznačně nejvýznamnějším námořním přístavem Habsburské říše, a to až do jejího zániku v roce 1918. V jejím rámci mu mohla konkurovat pouze Rijeka (Fiume), která ale po roce 1867 připadla do méně industrializované uherské (zalitavské) části soustátí, což její význam a rozvoj poněkud zbrzdilo. Naopak Terst se během 19. století rychle rozvíjel, což bylo zvláště umožněno po roce 1857, kdy sem od Vídně dorazila železnice pozdější rakouské Společnosti jižní dráhy, která se mimo jiné stala první skutečnou horskou železnicí světa, a to díky svému trasování přes průsmyk Semmering mezi Vídní a Štýrským Hradcem (viz níže). Místní námořní obchod reprezentuje například dodnes existující rejdářství Italia Marittima, vzniklé pod názvem Lloyd Triestino, které je jedním z nejstarších dosud fungujících na světě. V 19. století se v souvislosti s rozmachem obchodu rozvinulo také bankovníctví a pojišťovnictví, reprezentované například společnostmi Lloyd Adriatico nebo Assicurazioni Generali. Hospodářský rozkvět byl samozřejmě následován rozkvětem kulturním a na přelomu 19. a 20. století se Terst stal i jedním z literárních center Evropy a svá díla zde tvořili významní spisovatelé své doby, a to i nerakouského původu, například James Joyce, Italo Svevo, Umberto Saba, Rainer Maria Rilke a další. Tento výčet známých jmen jasně dokládá liberální charakter tehdejšího rakouského soustátí, především jeho předlitavské části, který je dnes neprávem a mnohdy možná i úmyslně bagatelizován a zapomínán.

Jak již bylo uvedeno výše, hlavním impulsem pro rozvoj města a přístavu bylo železniční spojení s Vídní a celým rakouským vnitrozemím v roce 1857. V tom roce byla úplně dokončena trať Vídeň – Semmering – Štýrský Hradec – Maribor – Lublaň – Terst, a to postavená a provozovaná tehdy ještě státní společností k. k. südliche Staatsbahn (c. k. jižní Státní dráha), která byla ale již o rok později, v roce 1858, privatizována do rukou společnosti s poněkud krkolomným názvem K. k. priv. südliche Staats-, lombardisch-ventianische und centralitalienische Eisenbahn-Gesellschaft (c. k. pri-

vilégovaná Společnost jižních státních, lombardsko-benátských a středoitalských železnic). Po ztrátě Lombardska (1859) a Benátska (1866) se rozsah provozovaných tratí společnosti omezil jen na zbytkové území jižních rakouských držav, čímž došlo i ke změně názvu společnosti na k. k. privilegierte Südbahn-Gesellschaft (c. k. privilegovaná Společnost Jižní dráhy). Tím byly název i právní forma společnosti stabilizovány na několik desetiletí, prakticky až to roku 1918. Další osudy společnosti pak kopírují vývoj a dějové zvraty v nástupnických státech monarchie, především v Rakousku a Maďarsku, ale s Terstem již nemají mnoho společného. Jako zajímavost lze snad jen uvést, že v Rakousku a Maďarsku byly po roce 1923 založeny nástupnické společnosti Donau-Save-Adria-Eisenbahn Gesellschaft (DOSAG), resp. Duna-Száva-Adria-Vasúttársaság (DSAV), které byly během pár let postupně začleněny do státních drah BBÖ a MÁV. Formálně byla ale DOSAG vymazána z rejstříku rakouského obchodního soudu až 17. prosince 1982.

Železnice, jakožto výkonný a spolehlivý dopravní prostředek zdolávající Alpy bez ohledu na nepříznivé zimní klimatické podmínky, umožnila ve velkém přivážet a odvážet zboží do a z přístavu a později i rozvoj turistického ruchu pohodlnými rychlíkovými spoji do všech koutů monarchie i Evropy. Například v jízdním řádu z roku 1914 nalezneme přímé vlaky do Vídně, Prahy, Mnichova, Berlína nebo Paříže a přímé „kurzovní“ vozy do Stuttgartu, Vlissingenu (s trajektovým přípojem do Londýna) a dalších evropských měst; nejkurióznější relací byl pravděpodobně sezonní přímý vůz Terst – Salcburk – Praha – Všetaty-Přivory, zřejmě myšlený jako přípoj k vlaku Vídeň – Berlín. Dopravní kuriozitou je dosud provozovaná opicinská tramvaj, uvedená do provozu roku 1902. Jde o jakýsi smíšený typ tramvaje a lanovky, která mezi centrem Terstu a obcí Opicina překonává výškový rozdíl 326 m stoupáním až 26 %. Tramvaj však v současnosti není provozována celoročně.

V průběhu druhé poloviny 19. století začínalo být více než jasné, že pro udržení významu Terstu jakožto významného evropského přístavu a obhájení jeho pozice mezi konkurenty,



mezi které tehdy patřily Rijeka, Benátky, Janov, ale též Antverpy nebo Hamburk, bude třeba vybudovat jeho nové železniční napojení. To mělo být orientováno západněji než stávající trať Jižní dráhy a mělo umožnit přímější spojení Terstu se západní částí monarchie včetně českých zemí, ale i s Německem a eventuálně i dalšími západoevropskými státy. První podnět přišel již v roce 1869 v souvislosti s blížícím se otevřením Suezského průplavu (17. listopad 1869) a s očekávaným nárůstem světového námořního obchodu. Trvalo však více než třicet let, než se podařilo stavbu této tratě zahájit, a to ve směru Jesenice, Villach, Salcburk a Linec. Tato trať sestávala vlastně ze čtyř úseků, které pro toto nové spojení musely být vybudovány: *Pyhrnbahn* Linec – Selzthal (částečně využívající starší místní dráhy), *Tauernbahn* Schwarzach-St.Veit – Spittal an der Drau, *Karawankenbahn* Villach – Jesenice, včetně téměř 8 km dlouhého dvojkolejného tunelu pod masivem Karawanken (česky též Karavanky) na dnešní hranici mezi Rakouskem a Slovinskem a konečně *Wocheinerbahn* z Jesenice přes Novou Gorici do Terstu (v úseku Nova Gorica – Terst též někdy nazývanou *Karstenbahn*).

Zatímco první tři tratě leží v dnešním Rakousku a dodnes hrají v jeho železniční síti důležitou roli, čtvrtá z nich, ležící z větší části ve Slovinsku, takové štěstí neměla a dnešní doby se dočkala jen jako regionální dráha, navíc v přeshraničním úseku mezi Slovinskem, a Itálií s přerušným provozem. Bohinjská dráha, jak je slovinsky nazývána, byla v celém úseku Jesenice – Terst-státní nádraží (Staatsbahnhof, dnes Trieste-Campo Marzio) otevřena 19. července 1906, ale až do 30. září téhož roku se muselo počkat na otevření Karawankentunelu, kterým byla napojena na severní části rakouské železniční sítě (ovšem k úplnému propojení se severem monarchie došlo až 5. čer-

vence 1909, kdy byla otevřena *Tauernbahn*). Dráhu tak čekalo jen osm let mírového provozu, pro který byla navržena a vybudována. Během první světové války se jí výrazně dotkly italsko-rakouské boje v údolí řeky Soči (italsky Isonzo) a po skončení války se ocitla v Jugoslávii (v okolí Jesenice) a především v Itálii, které připadlo celé někdejší rakouské Přímoří. Tím *Wocheinerbahn* rychle ztratila svůj význam a stala se z ní jen regionální trať vedlejšího významu. Jediného pokroku se alespoň její část dočkala v roce 1936, kdy byl systémem 3 kV ss elektrizován vnitroměstský úsek v Terstu z nádraží Campo Marzio do Villa Opicina. K dalším změnám došlo po roce 1945, kdy se většina území Přímoří dostala do rukou Jugoslávie, a trať byla přetata novou státní hranicí prakticky až na okraji Terstu (resp. tehdejšího výše zmíněného svobodného území Terst), což v roce 1948 vedlo k vybudování spojky Kreplje – Sežana, která ji propojila s tratí bývalé Jižní dráhy Terst – Lublaň. Dnes na ní není přeshraniční osobní ani nákladní doprava provozována a provoz se omezuje jen na vnitroslovenské osobní vlaky. Nákladní doprava je zde provozována jen ve výjimečných případech a italský úsek Terst Campo Marzio – Villa Opicina je využíván zřejmě jen občasnou nákladní dopravou. Určitou zajímavostí této trati je, že jakožto státem budované mají všechny její stanční budovy jednotný „c. k. státní“ architektonický ráz, který přirovnává k podobě budov Českomoravské transverzální dráhy Jihlava – Tábor – Domažlice – Tachov.

Jinou zajímavou tratí vedoucí z Terstu bývala úzkokolejná trať Parenzana/Porečanka do dnešní chorvatské Poreče, ve své době rakouského a později italského Parenza. Její popis a historie jsou ale natolik zajímavé a rozsáhlé, že by vydaly na samostatný článek a zde jen můžeme uvést, že měla rozchod 760 mm a provozována byla mezi 1. dubnem 1902 a 31. srpnem 1935.

Výše popsaný úpadek *Wocheinerbahn* koresponduje s poklesem významu Terstu po první světové válce, kdy se z nejdůležitějšího přístavu celé podunajské monarchie a po Vídni, Budapešti a Praze i jejího čtvrtého největšího města stal spíše regionální italský přístav. Jedním z jeho problémů po vzniku Itálie bylo jeho náhle nevhodné železniční napojení, směřované hlavně severním směrem, ale především limitované umístěním obou nádraží na koncích města. Toto řešení, kdy nádraží Jižní dráhy, dnešní Trieste Centrale, je svázáno s tzv. Starým přístavem (Porto Vecchio) a nádraží *Wocheinerbahn*, Trieste Stadtbahnhof a dnes Campo Marzio s tzv. Novým přístavem (Porto Nuovo), vyvolávalo řadu problémů, jelikož nádraží byla propojena jen jednou kolejí ulicemi města, resp. po nábrežní promenádě. Toto „provizorní“ řešení vydrželo v provozu až do roku 1983, kdy byl zprovozněn dvojkolejný a elektrizovaný průtah městem, spojující oba přístavy. Vzhledem k terénním podmínkám města vede tento průtah ve většině své délky tunelem ve svahu nad městem a nákladní vlaky, které více než sto let patřily k běžnému koloritu centra města, tak zmizely pod jeho povrch.

Vzhledem k poloze města doslova v samém cípu někdejšího západního světa se z Terstu ani po druhé světové válce nestal příliš významný přístav a jeho roli částečně převzal po roce 1954 nově jugoslávský přístav Koper (dříve italsky Capodistria). Tomuto trendu odklonu východoevropských států od Terstu ke Koperu a dalším jugoslávským přístavům odpovídá i poněkud utopický poválečný projekt 350 km dlouhého železničního tunelu (i s povrchovými úseky 410 km) z Československa pod Rakouskem na umělý ostrov Adriaport poblíž Koperu. Ke změně došlo až po roce 1990 a pádu železné opony, kdy bývalé socialistické státy objevily „kouzlo“ Terstu,



Nádraží Rozzol-Montebello na trati *Wocheinerbahn* na předměstí Terstu. Architektonický styl Českomoravské transversální dráhy je zde více než patrný. (foto Martin Boháč)

kteří spočívá především v jeho vazbách na Středozezemní moře, tedy na Suezský průplav, ale též například Turecko. Proto se zde dnes velmi úspěšně rozvíjí přepravy intermodálních návěsů na linkách z a do Turecka, kdy návěsy jsou lodí dopraveny do Terstu, zde jsou přeloženy na železniční vozy, dopraveny do středoevropských terminálů intermodální dopravy a po ose dopraveny ke konečným příjemcům. Pro tyto překládky slouží Nový přístav a vlaky jsou vypravovány ze stanice Troeste-Campo Marzio. Pro jízdu směr Linec již bohužel nemohou využít přímou trať *Wocheinerbahn*, ale jsou vedeny městským tunelem a dále po trati někdejší Jižní dráhy směr italské vnitrozemí a hraniční přechod Tarvisio/Villach.

Text: Martin Boháč
Mapa: Milan Koska



Celkový pohled na Terst

(foto Martin Boháč)

Celní služby ČD Cargo

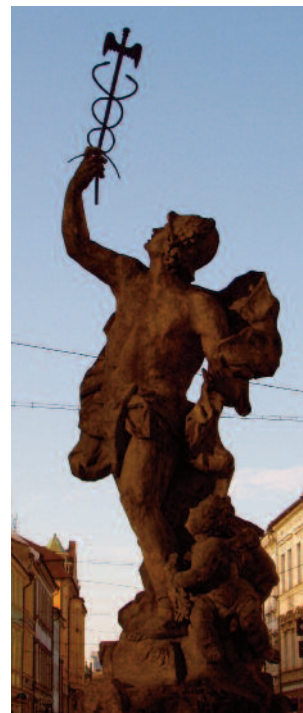
Již více než 10 let uplynulo od vstupu České republiky do Evropské unie. Celní správa České republiky a celní služby nabízené prostřednictvím celních zástupců ČD Cargo za tu dobu prodělaly značné strukturální, organizační, technologické, personální a legislativní změny.

ČD Cargo nabízí a zajišťuje celní služby jako doplňkovou činnost ke své hlavní obchodní činnosti, kterou je provozování drážní dopravy a zajištění přepravy zboží pro své zákazníky. Prostřednictvím svých celních zástupců umístěných v jednotlivých provozovnách po České republice jsme schopni zajistit zákazníkům komplexní celní řízení u všech typů dopravy včetně styku s orgány státní správy. I v roce 2014 jsme pro své zákazníky v rámci poskytovaných služeb smluvně prováděli vystavování celních dokladů všeho druhu, zastupování v celním řízení, celní řízení prostřednictvím zjednodušených postupů, poskytování zajištění celního dluhu ve své režii nebo na základě smlouvy s partnerskou firmou, zpracování statistického hlášení Intrastat i další služby a činnosti spojené s celním řízením. Během roku jsme aktivně sledovali a přizpůsobovali svoji činnost a technologii novým směrům a systémům v celním řízení, zejména pokud se týká elektronického celního řízení. Průběžně jsme spolupracovali s Celní správou České republiky, jako významný subjekt jsme byli zváni na pravidelná jednání smíšené skupiny hlavních partnerů Celní správy e-Customs.

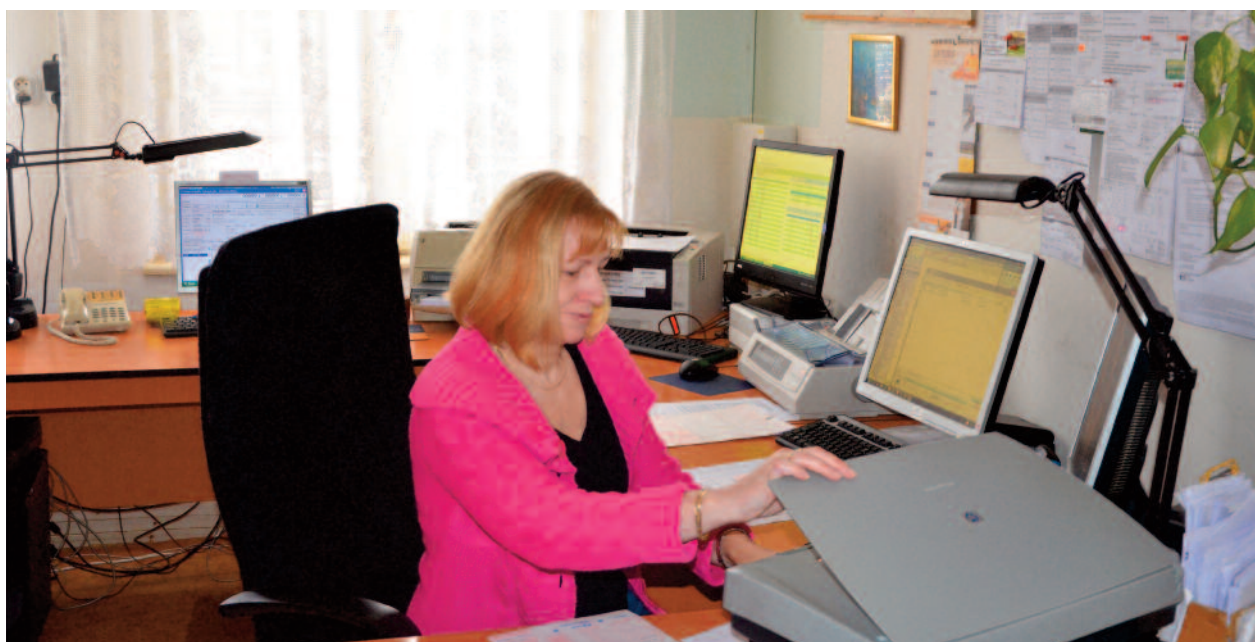
ČD Cargo v roce 2014 úspěšně obhájilo certifikát celní kvality AEO (Authorized Economic Operator – Oprávněný hospodářský subjekt) – zjednodušené celní postupy/bezpečnost a zabezpečení, který v roce 2009 získalo jako teprve třetí železniční dopravce v Evropě. Kromě zvýšení prestiže přináší osvědčení AEO i vstřícnější přístup celních a bezpečnostních orgánů a v budoucnosti bude pravděpodobně nutnou podmínkou při mimounijních přepravách do a ze třetích zemí. V loňském roce bylo nově vyřízeno povolení používat zjednodušené postupy

u Celního úřadu pro Moravskoslezský kraj a s tím související povolení ručitele a užívání souborné jistoty v jiných operacích než režim tranzitu. V rámci pilotního projektu bylo toto povolení uplatňováno při celním řízení u přeprav dovozu uhlí. Pilotní projekt byl úspěšný, přínosem bylo urychlení samotného celního projednání bez vazby na pracovní dobu celního úřadu. Při rozvoji celních služeb se počítá s rozšířením těchto povolení i na jiné celní úřady a vhodné zákazníky.

Plán ČD Cargo pro doplňkové celní služby za rok 2014 ve výši 6,6 mil. Kč byl splněn. Tržby roku 2014 dosáhly úrovně 7,9 mil. Kč. Výsledky srpna až prosince přitom značně snížil dopad sankcí a embarg doprovázejících rusko-ukrajinský konflikt. Během celého roku 2014 nebylo ČD Cargo trestáno za správní delikty a přestupky v podobě porušování povinností stanovených zákonem a protiprávní jednání.



Text: Kateřina Szczeponiecová, Ladislav Tolar
Foto: Michal Roh (1x), Ladislav Tolar (1x)



Aktuality

Ocenění pro ČD Cargo

K nejvýznamnějším zákazníkům ČD Cargo patří ostravské hutě společnosti Arcelor-Mittal Ostrava, se kterými je uzavřen víceletý kontrakt na dopravu jak surovin, tak i hotových výrobků. Ročně pro tohoto zákazníka zajistíme přepravu více než 4,5 mil. tun zboží. Na setkání dne 19. ledna 2015 společnost AMO ocenila naši profesionalitu, obchodní vstřícnost a inovativnost předáním ceny „Top Partner Award“. Předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik převzal toto ocenění z rukou Rajendry Pathaka, ředitele nákupu pro ArcelorMittal Europe Flat Products. Jedná se o ocenění, které nás nejen potěšilo, ale zároveň zavázalo k dodržení minimálně stejné kvality služeb i v letošním roce.

Vectron na vlaku ČD Cargo

18. března 2015 se poprvé na vlaku ČD Cargo objevila lokomotiva Vectron 193.220, vyrobená firmou Siemens a poskytnutá firmou Lokotrain. Z Břeclavi přednádraží odvezla relační vlak 44725 do stanice Bratislava-východ, poté pokračovala lokomotivně do maďarské pohraniční přechodové stanice Rajka, kde byla nasazena na ucelený vlak 46986 s automobily z Rumunska do Falkenbergu. Cílem zkušební jízdy byla různá měření, zejména s ohledem na rekuperaci na síti ŽSR. I přesto, že zmíněná lokomotiva byla na vlak ČD Cargo nasazena pouze v krátkém úseku z Břeclavi na státní hranici, jedná se o přelomovou událost signalizující zájem o provoz moderních interoperabilních lokomotiv.

„Catry“ poprvé v Polsku

Expanze na dopravní trhy v sousedních zemích je jedním ze strategických cílů, které si akciová společnost ČD Cargo stanovila. Dění na česko-polské hranici je důkazem, že se tento cíl začíná postupně naplňovat. 31. března v časných ranních hodinách překročil státní hranice v Petrovích u Karviné ucelený vlak se šrotem mířící do hutě v polském městě Częstochowa, kam dorazil ve stejný den ve 14:30 hod. Již z Ostravy hlavního nádraží byl veden dvojicí lokomotiv 130.013 + 019 dopravce ČD Cargo, tzn. bez přepřahu na státní hranici a na licenci dceřiné společnosti Koleje Czeskie.

O dva dny dříve dojezda do Ostravy lokomotiva 753.780, tedy jeden ze sedmi dualizovaných „Catrů“ určených pro provoz na česko-polském pomezí. 31. března

odpoledne se pak se soupravou 20 prázdných Ea vozů vydala do Polska, resp. do překladiště Euroterminal ve Sławkowiu.

1. dubna byla souprava přistavena k naložce a v ten samý den se po převážení 1 526 tun těžký vlak vydal na zpáteční cestu. Jeho cílovou stanicí je Osoppo v Itálii. K přepřahu do elektrické traktice došlo v Petrovích u Karviné. Vše se odehrálo plně v režii Kolejí Czeskich a jednalo se o historicky první nasazení dualizované lokomotivy na traťový výkon na síti PKP PLK (nepočítáme-li zajištění do stanice Zawidów).

Další přepravy, nejen uhlí a železného šrotu, budou následovat.

ČD Cargo, a.s., získalo certifikát SQAS

(Safety & Quality Assessment System)

Naše společnost si klade za jeden z hlavních cílů být spolehlivým, bezpečným a vyhledávaným dopravcem na domácím i zahraničním trhu nákladní železniční dopravy. Z tohoto důvodu proběhl v ČD Cargo, a.s., ve dnech 18. – 27. března 2015 externí audit (hodnocení) systému SQAS podle metodiky CEFIC SQAS 2011.

SQAS Rail (železniční doprava) je systém posuzující kvalitu, bezpečnost, vliv na životní prostředí a soulad s požadavky chemického průmyslu při realizaci dopravních služeb poskytovaných v jednotné formě

jednoznačným standardním posouzením, které je prováděno nezávislým akreditovaným hodnotitelem. Jedná se o evropský systém hodnocení používaný v silniční a železniční dopravě, kombinované dopravě, námořní dopravě volně loženého i baleného zboží, v režimu čisticích stanic, v distribuci, ve skladovacích terminálech, nákladních lodích a vlečných člunech při spolupráci společností s ohledem na problematiku nebezpečných chemických látek.

Vlastní audit ČD Cargo na SQAS provedl hodnotitel akreditovaný organizací CEFIC (Evropský svaz chemického průmyslu), který používá standardizovaný dotazník – ten je volně dostupný na webových stránkách CEFICu www.sqas.org. Zkušební otázky v dotazníku jsou sestaveny z požadavků ISO 9001, ISO 14001, OH-SAS 18001, RID, ze zkušeností a technických požadavků podniků chemického průmyslu. Společnost ČD Cargo, a.s., dosáhla v rámci centrály spolu s dalšími certifikovanými organizačními jednotkami úspěšnosti 87 až 91 %, což je nadstandardní výsledek. Certifikát bude naší společností mimo jiné využíván ve vyhlášených výběrových řízeních, při nichž bude vyžadováno vlastnictví tohoto certifikátu. Vybraným obchodním partnerům může být poskytnut detailní výsledek hodnocení SQAS.

ČD Cargo usiluje o nové přepravy

V noci ze soboty 31. ledna na neděli 1. února 2015 projel po tratích SŽDC první zkušební vlak naložený kontejnery s rozloženými automobily Dacia. Jízda vlaku byla vyvrcholením několik měsíců trvajících obchodních jednání, neboť až doposud byl vlak z Rumunska do přístavu Hamburk veden po trase přes Maďarsko a Rakousko.

Na svoji cestu se zkušební vlak vydal z rumunské stanice Ciurmești 29. ledna v 7:30 hodin, do cílové stanice dojel 1. února v 18:45. Doba jízdy je tak plně srovnatelná s rakouskou variantou přepravy. Je velmi důležité, že vlak přes Českou republiku projel bez větších provozních obtíží a i doprava po Německu, kterou zajišťuje ČD Cargo ve spolupráci s dalšími partnery, probíhala hladce. Věříme, že kvalitou a přesností přepravy zákazníka přesvědčíme a podaří se nám tyto přepravy získat natrvalo.



Aktuality

Podílíme se na opravách hlavního nádraží v Praze

ČD Cargo získalo zakázku na návoz a odvoz materiálu pro rekonstrukci zastřešení kolejí ve stanici Praha hlavní nádraží. Rekonstrukce bude zahrnovat nové nátěry kovových částí, výměnu skel a podobné práce. Stavbu provádí společnost Metrostav, která je zároveň objednatelem přeprav a na jejich zajištění si od ČD Cargo pronajala několik vozů, kterými se bude obsluha provádět. Bohužel v naprosté většině případů se zboží do železničních vozů bude nakládat v Praze-Libni, kam se bude dovážet nákladními automobily. Po nakládce budou vozy odvezeny na hlavní nádraží, kde se přistaví k příslušnému nástupišti k vykládce. Poprvé se tak stalo 4. února 2015. Celá rekonstrukce by měla trvat přibližně dva a půl roku.



Pravidelné přepravy na InnoWaggonech zahájeny

Ve čtvrtek 26. března 2015 se na vlečce Plzeňské teplárenské, a.s., uskutečnila slavnostní vykládka kontejnerů Innofreight ložených na nových železničních vozech, tzv. InnoWaggonech řady Sggrs. 13 vozová souprava bude nyní 3 x týdně pendlovat mezi stanicemi Nové Sedlo u Lokte a Plzeň. Nově jsou na přepravy nasazeny i WoodTainery XXM. Výhodou nasazení těchto vozů a kontejnerů je možnost plného využití ložného objemu přepravních jednotek, které na jednom vlaku umožňuje přepravit až o 350 tun uhlí více oproti klasickým vozům řady Falls.

Jen pro úplnost dodejme, že do plzeňské teplárny je v kontejnerech Innofreight přepravována i dřevní štěpka z různých míst nakládky v Plzeňském a Jihočeském kraji.



Jubilejní přeprava Mattoni

2. března 2015 se na svoji cestu z Vojkovic nad Ohří do Prostějova vydal již dvoustý „Mattoni express“. Připomeňme, že přeprava minerálních vod

mezi západočeskou Kyselkou a distribučním centrem v Mostkovicích u Prostějova se odehrává jednou až dvakrát týdně ve spolupráci dopravců Railsys-



tém a ČD Cargo. První z dopravců zajišťuje diesellovými lokomotivami první a poslední míli, lokomotivy dopravce ČD Cargo zajišťují dopravu vlaku mezi stanicemi Chomutov a Prostějov hlavní nádraží. V čele jubilejního dvoustého vlaku se objevila lokomotiva 363.026.

Jak uvedl v rozhovoru pro Dopravní noviny pan Alessandro Pasquale, generální ředitel Karlovarských minerálních vod, a. s.: „Nasazením vlakových souprav jsme už nahradili jízdu celkem 4 461 kamionů. Kdyby tyto kamionové soupravy stály seřazené za sebou, vytvořily by řadu o celkové délce 71,37 kilometrů.“

Dodejme, že projekt přepravy minerálních vod po železnici byl zahájen v létě 2012 a svým pojetím je unikátní i v evropském měřítku.

Adresa redakce:

ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c,
170 00 Praha 7 - Holešovice
www.cdargo.cz

Vydavatel: ČD Cargo, a. s.

Redakční rada: Michal Roh, Zdeněk Šiler

Foto na titulní straně: Martin Boháč (Návrat jednotek KFOR z Kosova - 2009)

Neprodejné

Spolehlivě Bezpečně

ČD Cargo, 24 hodin denně, 7 dní v týdnu, 365 dní v roce...

Cokoliv Kamkoliv

ČD Cargo, a. s.

Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7, info@cdcargo.cz

Bližší informace a obchodní podmínky naleznete na:

www.cdcargo.cz



ČD Cargo

Člen skupiny České dráhy, a.s.

