

Blíží se léto

Blíží se léto, doba dovolených a prázdninových výletů. Řada z nás využije železnici jako prostředek k tomu, aby se dopravila do nějakého přímořského letoviska nebo do příjemného horského střediska. Jiní se vlakem vydají třeba jen na výlet. Ale vlak nemusí být jen dopravním prostředkem. Vlak může být sám o sobě cílem našich toulek. Dokládají to ostatně cestopisy uveřejňované na poslední straně našeho magazínu. K návštěvě a svezení lákají jak horské ozubnicové železnice v Alpách, tak třeba lesní úzkorozchodky na Slovensku nebo v Rumunsku. Rájem pro milovníky parních vlaků je německé Krušnohoří. Nemusíme však jezdit tak daleko. I u nás je spousta zajímavých železničních atrakcí. Z těch úzkorozchodných můžeme jmenovat třeba kolínskou řepárku, dráhu v Mladějově nebo dráhu Muzea průmyslových železnic ve Zbýšově u Brna. Zavítat můžeme do Zubrnic nebo se svézt některým z historických motorácků dopravce KŽC Doprava. Možností je víc než dost. Ojedinelou příležitostí představuje návštěva muzea Českých drah v Lužné u Rakovníka. Zde jsou vystaveny parní i motorové lokomotivy, seznámit se tu můžeme s vývojem zabezpečovací techniky nebo techniky na údržbu železničních tratí. Nedílnou součástí expozice je i modelové kolejiště. Děti jistě neodolají nabídce na svezení úzkorozchodnou železnici, která zase dospělým připomene, že v nedávném Kladně fungovaly ještě v nedávné době velké hutě, ze kterých sem byla drážka přemístěna. Teprve při návštěvě takového místa si uvědomíme, jak dlouhou tradicí se může pochlubit železniční doprava a pocítíme tak určitou stavovskou hrdost.

Budme tedy hrdí na to, že pracujeme u ČD Cargo, ale především si v létě užijme sluníčka, odpočínáme si a nečerpejme nové síly.

Michal Roh

Změny v dceřiné společnosti

S účinností od 15. června 2015 došlo ke změně na pozici jednatele dceřiné společnosti Generálne zastúpenie ČD Cargo, s. r. o. Do funkce jednatele byl rozhodnutím jediného společníka ČD Cargo, a.s., jmenován Ing. Milan Kortiš, odborník s dlouholetými zkušenostmi z vedení obchodních společností a se znalostí nejen slovenského dopravního trhu. Změna ve vedení firmy je v souladu se záměrem managementu mateřské společnosti, kterým je posílení pozice na zahraničních trzích.



Dvojice polonizovaných „catrů“ řady 753.7 právě překonalo česko-polskou státní hranici u Černous a vrací se se soupravou prázdných vozů do Liberce. Od 1. srpna letošního roku bude přeprava osobních automobilů Škoda do Polska i návrat prázdných autovozů komplikovat nepřetržitá výluka mezi stanicemi Frýdlant v Čechách a Višňová. Ta až do listopadu zcela zastaví mezinárodní provoz do polského Zawidowa. Doufejme, že se podaří zabránit souběhu této výluky s výlukou další přeshraniční tratě v Lichkově. Její začátek je na žádost PKP – PLK plánován na 1. září 2015. Souběh by přinesl značné komplikace, zvýšené náklady při realizaci přeprav přes vzdálenější nebo technologicky náročnější přechody a v mnoha případech by mohl znamenat i ztrátu obchodních případů. Foto: Michal Roh ml.

Nepravdivé informace kazí dobré jméno ČD Cargo

V nedávné době se v médiích objevily články negativně a především nepravdivě informující o dění v naší akciové společnosti. Zcela určitě způsobily i rozruch mezi zaměstnanci. Proto jsme se v tomto čísle rozhodli požádat o krátký rozhovor předsedu představenstva pana Ivana Bednárika, aby věci uvedl na pravou míru. Týká se to především zavádějícího článku „Státní nákladní vlaky ČD Cargo prodělávají. Už i na uhlí“, který uveřejnil deník Mladá fronta DNES 13. května 2015, pana předsedy jsme se ale zeptali i na další aktuální témata.



Ivan Bednárik, předseda představenstva ČD Cargo, a.s.

► Ve zmiňovaném článku autor uvádí, že za první tři měsíce letošního roku Cargo prodělalo 171 milionů korun. Je to pravda?

Tvrzení, že společnost prodělala, tedy jinak řečeno, je v mínusu 171 milionů korun, je zcela lživé. Společnosti ČD Cargo se naopak podařilo dosáhnout lepšího výsledku, než předpokládal podnikatelský plán. Ztráta 171 milionů je naprostý nesmysl. Zároveň musím zdůraznit, že s ohledem na pravidla kapitálového trhu nesmíme v mezidobí zveřejňovat informace o hospodaření společnosti. Výsledky zveřejňujeme pravidelně v pololetí a následně po skončení roku.

► Autor také populisticky upozorňuje, že byznys ČD Cargo je nav-

dory růstu celého trhu ztrátový. Jak vidíte situaci na trhu Vy?

Nevím, kde vzal autor informace o situaci na dopravním trhu. Podle mně dostupných informací za první tři měsíce letošního roku poklesly výkony nejen ČD Cargo, ale i dalším dopravcům. Ale podívejme se na to v kontextu loňského roku. V roce 2014 rostl trh nákladní železniční dopravy zejména díky segmentu automotive a kombinované přepravě, která vzrostla o cca 20 %. Nárůst však železnice vykazala pouze v přepravních výkonech, nikoliv v objemu přepraveného zboží v tunách. Naopak v prvním čtvrtletí 2015 trh stagnuje, a to hned z několika důvodů.

Poklesla přeprava černého uhlí po železnici v důsledku snížení těžby v OKD. Po železnici se v prvním čtvrtletí také vozí méně hnědého uhlí, což je logický důsledek teplé zimy a s tím související nižší spotřeby tepel. Výrazně klesá i cena silové elektřiny, což znamená, že se ji nevyplácí vyrábět. Kvůli poklesu ceny ropy v závěru roku 2014 klesl zájem o přepravu dřeva po železnici a zákazníci využívali v 1. kvartálu levnější automobilovou dopravu. Nezanedbatelný vliv na meziroční porovnání přepravních objemů má i ukrajinská krize a sankce vůči Rusku. Všechny uvedené skutečnosti platí pro celý středoevropský trh, nikoliv jen pro ČD Cargo.

► Společnost ČD Cargo je neustále napadána za vítězství v tendru na přepravu hnědého uhlí do elektrárny Chvaletice. Realizujeme je již téměř půl roku. Jsou pro nás tyto přepravy výhodné?

Jsem zvědavý, do kdy bude „kauza“ Chvaletice pro novináře ještě zajímavá. Celý tendr proběhl standardním způsobem a rozhodně není pravda, že ČD Cargo zvítězilo s výrazně nižší cenou. Kdyby tomu tak bylo a ČD Cargo se nechovalo ve výběrovém řízení fér, nepochybně bychom dnes odpovídali na dotazy Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže.

Téměř půl roku již každý den dopravujeme vlaky s uhlím do Chvaletic a musím říci, že k plné spokojenosti

zákazníka. Během té doby jsme precizovali technologii, snížili počet nasažených souprav, jejich strukturu, abychom přepravy realizovali co nejefektivněji. Není tedy pravda, že uhlí do Chvaletic vozíme se ztrátou.

► Další otázka se týká dluhopisů. Je pravda, že letos musí firma splatit miliardové dluhopisy?

Nejde o miliardové dluhopisy, ale o dluhopis v hodnotě jedné miliardy korun. Zdánlivě nepatrný rozdíl ve formulaci je pro obchodní společnost a její věřitele zásadní. Autoři podobných článků si vůbec neuvědomují, jak svými neověřenými tvrzeními a tendencními domněnkami naši společnost poškozují. Objeví-li se v novinách zpráva o ziskovosti ČD Cargo, hned jsem atakován ze strany našich zákazníků, kteří požadují snížení ceny. Opačná zpráva způsobí podobný poprask, kdy jsme na základě lživých informací poté považováni za neseriózní firmu.

► Hala Lovosice, to je další téma, o kterém se velmi často hovoří i v politických kruzích. Jaký vývoj má tato kauza?

Na základě forenzního auditu se vedení ČD Cargo rozhodlo podat trestní oznámení na neznámého pachatele ve věci porušení povinnosti při správě cizího majetku.

Nepravdivé informace kazí dobré jméno ČD Cargo

Pokračování ze str. 1

Podle všech zjištěných skutečností někdo účelově uzavřel nevýhodnou smlouvu. Jsme dlouhodobě poškozo- váni placením nepřiměřeně vysokého nájemného za objekt, jehož dispoziční řešení objektivně nemůžeme dosta- tečně využít. Navíc s největší pravdě- podobností došlo i k porušení zákona o veřejných zakázkách, jelikož nájem ani smlouva nebyly transparentně vy- soutěženy. I přes zvýšenou obchodní aktivitu nám příjmy za skladování a další činnosti pokrývají jen zhruba třetinu nákladů.

► Zejména v regionálních periodi- kách jsme si mohli přečíst apely na ČD Cargo ve věci rušení nákladní do- pravy na regionálních tratích. Nej-

větší rozruch vyvolalo asi rozhodnutí o zrušení nákladní dopravy na trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem. Budeme tam nákladní dopravu zajišťovat i nadále?

Vedení ČD Cargo doposud nepřijalo žádné rozhodnutí, které by směřovalo k zastavení nákladní dopravy ani na výše uvedené trati, ani na žádné další. Chápu ekologické argumenty, ale musím zároveň dodat, že ČD Cargo pů- sobí na plně liberalizovaném doprav- ním trhu a musí se chovat ekonomicky. Profitabilita jednotlivých vozových zá- silek je dlouhodobě problematická a my musíme hledat všechny způsoby, jak jejich přepravu vnitřně zefektivnit. V tuto chvíli znovu posuzujeme efek- tivitu celého systému, snažíme se hle- dat řešení vstřícná k potřebám zákaz- níků a zároveň přijatelná pro nás jako

pro dopravce. Z těchto řešení můžeme jmenovat např. omezování jízdy mani- pulačních vlaků pouze na některé dny v týdnu, zavádění systému tarifních bodů se zvláštním výpravním oprá- vňením, ze kterých je možné přepravo- vat pouze skupiny více vozů, nebo na- bídku na přesun nakládky/vykládky do provozně a technologicky optimálněj-ších stanic. Naším cílem tedy není ru- šení nákladní dopravy na některých tratích, ale naopak její zachování, ovšem při zachování základních eco- nomických principů. Pokud zákazníci budou ochotni akceptovat cenové na- bídky ČD Cargo, které budou plně po- kryvat přepravní náklady, nebude k omezování dopravy žádný důvod.

Na dokreslení situace na „Vrbence“ můžu uvést, že po povodních v roce 1997 a následné obnově tratě zde ná-

kladní dopravu provozoval dopravce OKD-Doprava (dnes AWT), který ji v dubnu 2010 předal ČD Cargo právě z ekonomických důvodů a jediné díky optimalizačním krokům ČD Cargo, a.s., se zde nákladní dopravu doposud podařilo udržet, resp. navýšit – do té doby se objem nakládky pohyboval okolo 1 – 2 vozů měsíčně, dnes je to ročně okolo 200 vozů.

► Zmínili jste, že je nutné systém jed- notlivých vozových zásilek dále ze- fektivňovat. Bude to znamenat další propouštění zaměstnanců?

Výsledky loňského roku ukázaly opodstatněnost restrukturalizačních kroků. Musíme si uvědomit, že v dů- sledku silící konkurence na dopravním trhu dochází ke značnému tlaku na ceny, a tím i logicky ke snižování marže

zejména u ucelených vlaků. Na tuto si- tuaci musíme umět reagovat. Stále mu- síme hledat vnitřní rezervy, upravovat technologie, optimalizovat kapacity. Proto v současné době řešíme projekt „Flexibilita pracovní síly“, na jehož zá- kladě přijmeme určitá personální opa- tření. Ta bych však v tuto chvíli nechtěl kvantifikovat.

Jsem si však vědom toho, že snižování nákladů je jen jedním z kroků. Na dru- hou stranu musí obchod ČD Cargo napnout všechny síly k získání nových kontraktů. Velký potenciál vidím v za- hraničí, kde se nám podařilo „rozhy- bat“ Koleje Czeskie, které již odvezly více než 40 tisíc tun zboží na vlastní licenci. Další obchodní případy jsou rozjednány.

Připravil: Michal Roh

Kinematovlak dorazil do Zlína

Na jubilejní 55. ročník Mezinárod- ního festivalu filmů pro děti a mládež ve Zlíně dorazil v pátek 29. května 2015 i Kinematovlak, jehož jízda je tradičním doplňkem Zlín Film Fes- tivalu. Na projektu Kinematovlak se podílí Zlín Film Festival, České dráhy a samozřejmě i ČD Cargo.

Letošní jízda Kinematovlaku pro- bíhá již podvanácté a jeho trasa vede

napříč celou republikou se zastavením v sedmnácti městech. A čím je vlastně Kinematovlak zvláštní? Děti a mládež se v tomto speciálním vlaku mohou těšit na celou řadu pohádek, které se promítají v upraveném *Promítacím voze*. Dalším vozem v soupravě je *Vláček Hráček*, který je upraven jako herní místnost. V posledním voze mohou děti nahlédnout do historie železnice.



Promítání pro nejmenší diváky pro- bíhá v intervalech po třiceti minutách a veškeré projekce jsou zpřístupněny zdarma. Významnou cílovou skupinou tohoto projektu jsou především mateř-

ské a základní školy, které si svůj pro- mítací čas mohly rezervovat pomocí rezervačního systému.

V letošním roce ujel Kinematovlak 1 479 kilometrů a ve Zlíně se objevil

dokonce dvakrát. Při zahájení a při ukončení festivalu.

Text a foto: Michala Bílková
Mapa: Milan Koska

Tři otázky pro...



Ing. Petra Červinku
z Odboru procesního
inženýringu

► Zabýváte se mezinárodní výmě- nou dat. Jaká data si s partnery vý- měňujeme?

Železniční nákladní doprava je spe- cifická tým, že vyžaduje spolupráci

více firem, což platí zvláště u meziná- rodních přeprav. Oproti silniční do- pravě to máme těžší – řidič řídí kamion celou trasu sám. Na železnici jsou vlaky, vozy a zásilky předávány mezi spolupracujícími dopravci. Všichni zúčastnění při své činnosti používají informační systémy, ale pořizování informací je pracné a nákladné – je výhodnější si je navzájem předá- vat. Našími partnery jsou proto spo- lupracující dopravci a dílem i správci infrastruktur, případně mezinárodní organizace, které je sdružují.

Výměna odúčtovacích dat probíhá od „pradáva“, v polovině devadesá- tých let bylo spuštěno „živé“ předávání dat o složení nákladních vlaků. Před- hlášky jsou používány k plánování práce, vlaky není třeba sepisovat a hodně vlaků předáváme „na důvěru“. Před deseti lety jsme zahájili výměnu dat z nákladních a vozových listů CIM a CUV. Tato data používáme pro uleh- čení dodeje dovozních nebo pro zpra- cování tranzitních zásilek. Také již skoro deset let získáváme informace o poloze a stavu našich vozů a zásilek v zahraničí. Kromě toho probíhá i vý- měna „statických“ informací, jako jsou číselníky lokalit nebo seznamy vozů.

► Jaké systémy k výměně dat pou- žíváme?

Údaje o složení předávaného vlaku si s partnerskými dopravci předhlašu- jeme tzv. „Aplikací 30“. Hlášení za- hrnuje informace o vlaku, vozech, zá- silkách a případně kontejnerech. Předhláška se posílá se obvykle asi ho- dinu před plánovaným předáním vlaku. Aplikaci provozujeme se všemi sousedními národními dopravci a také s celou řadou soukromých dopravců. Obsah, kvalita a včasnost hlášení je různá podle partnera. U tradičních dopravců je výměna informací na ta- kové úrovni, že se na údaje můžeme plně spolehnout.

K výměně dat nákladních a vozových listů používáme tzv. „Aplikaci 40“. Jde o přímou dvoustrannou výměnu hlá- šení obsahujících kompletní datový obsah listu CIM nebo CUV. Provozu- jeme ji s dopravci RCA, ZSSK a DB Schenker (ti ale posílají jen konvenční přepravy). Zdrojovým anebo konco- vým systémem je u nás CNP (centrální nákladní pokladna).

Nejde jen o úsporu času a nákladů při předávání vlaků, vozů a zásilek. Naši zákazníci také chtějí vědět, kde se jejich zásilka právě nachází a jak

probíhá její přeprava. K získávání in- formací o poloze a stavu vozů v za- hraničí jsme připojeni do systému ISR. Ten je provozován organizací RAIL- DATA, což je sdružení (většinou) bý- valých národních železničních do- pravců. ISR funguje tak, že do něj posíláme informace o událostech „ci- zích“ vozů a zásilek. V opačném směru pak dostáváme informace o našich vo- zech a o zásilkách, na jejichž přepravě se podílíme. Systém pokrývá velkou část (již 18 zemí) západní, střední a jižní Evropy, bohužel zatím mimo Polska a států bývalého SNS.

Všechny uvedené aplikace používají přenosový systém Hermes, což je „ev- ropský železniční internet“.

► Jaké jsou v této oblasti záměry do budoucna? Co nového připravujete?

Můžeme se pochlubit, že již dnes pa- tříme ke špičce mezi evropskými do- pravci z hlediska používaných roz- hraní, úplnosti a kvality dat. I díky Operačnímu programu doprava (OPD) a realizaci TSI TAF (nařízení o interoperabilitě) máme informačně pokrytou většinu procesů. Např. jako první v Evropě jsme spustili vazbu se správcem infrastruktury podle TAF.

Aktuálně pracujeme na připojení k centrálnímu systému ORFEUS, který také provozuje společnost RAIL- DATA. ORFEUS slouží k rychlejší vý- měně dat nákladních a vozových listů, umožní nám datovou výměnu s DB Schenker o intermodálních zásilkách a hlavně nám ORFEUS umožní jezdit na elektronický nákladní list (ENL) i v mezinárodních přepravách.

Mezi další připravované funkciona- lity patří příjem informací o poloze našich vlaků v zahraničí. Myslím se tím o vlcích, které jsme již předali, nebo které teprve najíždějí z ciziny. Tyto in- formace pochází od správců infra- struktur, ale protože v Evropě zatím chybí jednoznačná identifikace vlaku, řešíme problém, jak rozpoznat, o jaký vlak jde.

Hlavní záměr do budoucna ale sou- visí s faktem, že nemalou část získa- ných informací ještě neumíme plně zužitkovat, což je škoda. Chci se tedy s kolegy zaměřit na změny procesů tak, abychom získaná data maximálně využili pro náš provoz a zejména pro naše zákazníky, neboť to je konečný cíl našeho snažení.

Připravila: Michala Bílková

Přeprava sanačních materiálů do Mydlovar

Jihočeská obec Mydlovary je jednou z devíti historických vsí tzv. „Zbudovských Blat“. První písemná zmínka o ní pochází z roku 1352 a, jak je už z názvu patrné, jedná se o lokalitu, ve které se v minulosti vařilo mýdlo. Obec proslula také těžbou lignitu (1910 – 1973), jehož ložisko se nachází pod obcí a v jejím okolí. Lignit byl od roku 1922 spalován ve zdejší elektárně, která ve své době byla nejvýznamnějším energetickým zdrojem v jižních Čechách s více než 100 MW instalovaného výkonu a později začala sloužit i jako teplárna.

Mydlovary jsou však známé i jako sídlo chemické úpravní uranových rud MAPE. Její výstavba byla zahájena v roce 1959. Zpracování rud započalo 1. října 1962 a kapacita byla postupně rozšířena z 300 tisíc tun až na 600 tisíc

úpravě uranových rud spotřebovalo mimo jiné 50 tisíc tun kyseliny sírové, 5 tisíc tun sody, 2 tisíce tun čpavku, 25 tisíc tun vápna či 10 tisíc tun manganové rudy.

Loužení uranu skončilo v MAPE v roce 1991, v roce 1998 skončila výroba elektřiny a o rok později byla ukončena i dodávka páry do Českých Budějovic. Od roku 1986 probíhají v areálu MAPE sanační práce. Cílem sanace je začlenění zasanovaných odkališť, zahlazení následků uranové činnosti, omezení kontaminace podzemních vod a snížení radiační zátěže území. Pro sanaci jsou potřebné výplňové materiály k doplnění odkališť a ke konečnému tvarování sanovaných prostor. Potřeba materiálu na sanaci je předpokládána okolo 8 milionů tun nebo, chcete-li, 7 milionů m³, což při plánovaném ročním uložení 200 tisíc tun vychází na dobu sanace a rekultivace

nictví v České republice a stále zajišťuje i produkci uranového koncentráту pro jadernou energetiku. V období od 16. ledna do 16. dubna 2012 probíhala přeprava hlíny jako sanačního materiálu ze Starého Města u Uherského Hradiště na smluvní místo ve stanici Dívčice. Realizována byla v kontejnerech Inno-freight ložených na vozech Sgnss v soupravách 13 – 16 vozů. Na přepravu bylo vyčleněno 120 kontejnerů na 38 vozech. Celkem bylo v uvedeném období přepraveno cca 60 000 tun sanačních materiálů. Na tento obchodní případ navázala přeprava stejných sanačních materiálů ze stanice Lužice, kdy bylo v období 23. dubna – 2. května 2012 přepraveno dalších 5 000 tun zboží. V odesílacích stanicích byla prováděna překládka materiálů ze silnice do kontejnerů Inno-freight a na smluvním místě ve stanici Dívčice byla prováděna překládka zboží s použitím vidlicového vysokozdvížného vozíku „Kalmar“ opět na nákladní automobily a následoval odvoz na místo uložení. K zajištění přeprav bylo vyčleněno 120 kontejnerů Inno-freight na 38 vozech Sgnss, jedno hnací vozidlo řady 742 k zajištění posunu a sestavě uceleného vlaku při nakládce, jedno hnací vozidlo řady 708 k zajištění posunu a sestavě uceleného vlaku po vykládce, jedno hnací vozidlo motorové a jedno hnací vozidlo elektrické trakce k odvozu ucelených vlaků ze stanice odesílací do stanice určení. Obsluhu vlaků při nakládce a vykládce zajišťoval vždy jeden vedoucí posunu.

První přepravy na vlečku

Na konci roku 2012 se uskutečnily první přepravy přímo na vlečku DIAMO – Mydlovary, kdy ČD Cargo zajišťovalo přepravy elektrárenského popílku ze stanice Počeradý. Pro tyto přepravy bylo vyčleněno 168 kontejnerů Inno-freight naložených na 56 vozech Sgnss. V období od 26. listopadu do 5. prosince 2012 bylo dopraveno na vlečku a přímo na vlečce vyloženo cca 10 tisíc tun zboží. Tato přeprava pokračovala na konci března a začátkem



Přistavbu Inno-freightů na vlečku DIAMO provádějí lokomotivy ČD Cargo.

Foto: Michal Roh ml.

dubna 2013, kdy došlo k vykládce na vlečce celkem 5 ucelených vlaků o celkové hmotnosti 5 400 tun zboží.

V dalším období proběhl nespočet obchodních jednání k pokračování přeprav sanačních materiálů po železnici, ale výsledek těchto aktivit se dostavil až v prosinci 2014, od kdy se společnost ČD Cargo spolu se společnostmi INTERPORT Spedition a DIAMO podílí na přepravě vytěžené zeminy z Karlových Varů. K zabezpečení celého projektu jsou využívány prostředky z Operačního programu „Životní prostředí“ spolufinancovaného z fondů EU. Na přepravu sutě a zeminy pro sanaci bylo vyčleněno 30 vozů řady Sgnss, každý vůz je ložen 3 kontejnery Woodt Tainer XL.

Nakládka zeminy se provádí přímo v prostoru těžby, ve stanici Karlovy Vary dolní nádraží. Z této stanice jsou naložené vozy přestavovány po částech do stanice Karlovy Vary, ze které je poté souprava 25 vozů Sgnss ložených kontejnery přepravena do stanice Dívčice. Ucelené vlaky o délce 500 m a hmotnosti 2 000 tun odjíždějí z Karlových Varů vždy v pondělí, středu a v pátek. Ze stanice Dívčice jsou vozy postupně přistavovány k vykládacímu místu na vlečce DIAMO Mydlovary tak, aby vykládka nebyla přerušována z důvodu jízdy vlečkového vlaku mezi stanicí Dívčice a vykládacím místem vlečky. Pří-

stavbu ložených a odsun prázdných vozů provádí hnací vozidlo ČD Cargo řady 742, případně jiné. Vlastní vykládka probíhá po dojezdu ucelených vlaků v úterý, čtvrtek a v sobotu na zastřešeném vykládacím místě. Vysokozdvížným vykládacím „Kalmar“ jsou jednotlivé kontejnery vyzvednuty z vozu a náklad je překlápán do nákladních aut, která zeminu odvázejí přímo na místo uložení. Prázdné vozy jsou shromažďovány na předávacím kolejišti vlečky DIAMO. Po skončení vykládky je souprava vyložených vozů zkompletována do ucelené soupravy, která je stažena do stanice Dívčice a připravena k jízdě zpět do stanice Karlovy Vary. Dosavadní plány počítají s přepravou cca 100 tisíc tun zeminy.

Zajištěním přepravy části sanačních materiálů po železnici bude zhruba o třetinu snížen počet silničních nákladních automobilů, která zavážejí odkaliště uranových rud. Přes veškerou chválu politických špiček státu a kraje při obnovení přeprav po železnici 13. prosince 2014 je stále smutnou záležitostí, že pouze třetina pojedí po kolejích, a není tomu tedy opačně, třetina po silnici a převážná část po železnici. Věříme, že v blízké budoucnosti se situace zlepší a rozjednané nové přepravy sanačních materiálů skončí ve větší míře na kolejích a v rukou společnosti ČD Cargo.

Jaroslav Koudelka



Nakládka substrátu do Inno-freightů je rychlá a efektivní. Foto: Miroslav Janda

zpracovaných tun suroviny ročně. Zpracovávala se zde ruda z ložisek v západních Čechách, Okrouhlé Radouň, Příbrami, Dolní Rožínky, ale i ze Stráže pod Ralskem. Zpracování rud bylo ukončeno v listopadu roku 1991. Celkově bylo v MAPE zpracováno 16,7 mil. tun uranové rudy, ze které se vyrobilo 29 tisíc tun uranového koncentrátu. Vylouhovaná ruda byla ukládána v odkalištích v prostorech po vytěženém lignitu. O ekologické zátěži, které byla tato oblast v minulosti vystavena, svědčí například i to, že se ročně při chemické

40 let. Zásadním problémem je dostupnost sanačních materiálů a podle obcí v okolí odkališť i doprava po stávajících silnicích III. třídy, které vedou obcemi a mají nevyhovující parametry.

Nové příležitosti

Společnost ČD Cargo se již od počátku roku 2012 podílí na přepravách sanačních materiálů pro firmu DIAMO, s.p., se sídlem ve Stráži pod Ralskem (dále jen DIAMO), která je organizací realizující vládou vyhlášený útlum uranového, rudného a části uhelného hor-

vozdla, strojvedoucí a vedoucí posunu. Provozní jednotka Česká Třebová dodala, stejně jako ve všech předchozích letech, zkušenou manipulační četou z Trutnova pod vedením dozorcího Pavla Urbana, která prováděla vykládku. Ta proběhla v nočních směnách 4./5., 6./7. a 8./9. května. Písek byl na ostrov Štvanice v centru Prahy sypán přes mostní zábradlí přímo z vozů. Ty stály na traťové koleji na Negrelliho viaduktu. Nutno dodat, že tato akce je

svou technologií výjimečná a ojedinělá a rozhodně je velmi zajímavé sledovat, jak se 1 520 tun „pískopádu“ přelévá z ložného prostoru vozu na kluznou plošinu a poté se sesypává z výšky několika metrů pod most. Podívejme se nyní na celou akci trochu podrobněji.

Do stanice Praha-Bubny jsme podle požadavku vykládací čtyři předem připravili vůz pro uložení nářadí a pomůcek pro vykládání. Vozy s pískem dojezdy do Prahy vždy jako ucelený vlak. Zde se souprava ujala stejná četa jako minulý rok, tedy jeden z nejlepších pražských strojvedoucích pan Josef Maršík, společně s pečlivě vybraným a spolehlivým vedoucím posunu panem Martinem Macháčkem. Po příjezdu do stanice Praha-Bubny byl k soupravě připojen vůz s nářadím, bez kterého by práce nebyla možná. Vždy v 19:30 začala kolejová a napěťová výluka 1. traťové koleje mezi stanicemi Praha Masarykovo nádraží a Praha-Bubny. Napěťová výluka je samozřejmě nutná kvůli bezpečnosti, protože písek se sice sype samovolně, ale nastávají různé nepředpokládané komplikace a je nutné se pohybovat po vozech apod. Tato práce by pod napětím byla nemyslitelná. Po začátku výluky



Foto: Martin Kašpar

souprava posunem vyjela ze stanice na Negrelliho viadukt. Vykládka probíhala tak, že vůz byl vždy velmi přesně, s tolerancí na pouhých několik centimetrů, přistaven na místo u zábradlí, kterým bylo možné písek sypat. Zde měla četa připravené pomůcky pro přesypání písku mezi výsypnými otvory na voze a mostní hranou. Po vyprázdnění ložného prostoru byla souprava posunuta k dalšímu výsypnému otvoru. Mezitím se písku na ostrově ujala technika, která jej musela průběžně odstraňovat, aby nedošlo k podobné situaci jako minulý rok, kdy technika „zaváhala“ a most byl téměř zasypán. Komplikace a zdržování při vykládce působí obvykle osobní doprava, protože posunový díl s pískem zasahuje do některých vlakových cest a bylo proto nutné pravidelně pracovní místo uvolňovat. Šlo hlavně o vlakové

cesty ve směru do a z Prahy - Dejvic, které nemohou k průjezdu stanicí Praha - Bubny využít žádnou variantní trasu a pracovní místo mají velmi těsně.

Práce byly díky perfektní souhře všech zúčastněných, včetně signalistů a výpravčích stanice Praha - Bubny zvládnuty ve všech směnách bez nutnosti prodlužovat výluky a zvyšovat tak nutná omezení dopravy. Poslední noc došlo ke kuriózní situaci. Poblíž vykládky písku probíhala ohlášená akce na podporu marihuany, jejíž účastníci demonstrovali své odhodlání pilným kouřením. Naši zaměstnanci na mostě měli pocit, že budou muset akci ukončit, kolik kouře k nim vzduch zanašel. Někteří účastníci marihuanové akce později dospěli k názoru, že písek pod železniční tratí je náramná atrakce a začali lézt na trať s úmyslem, že budou z mostu do písku skákat. Na místo musela být povolána Policie České republiky, která účastníky vyprovodila, naštěstí bez zdravotních následků.

Již nyní se vedou úvahy, jakým způsobem bude zásobování pískem na Štvanici provedeno příští rok, protože SŽDC připravuje přestavbu stanice Praha Masarykovo nádraží a zároveň rekonstrukci unikátního Negrelliho viaduktu, který bude velmi dlouhou dobu mimo provoz.

Martin Kašpar

Vykládka písku na Negrelliho viaduktu

V týdnu mezi dvěma květnovými státními svátky proběhla v Praze, stejně jako minulý rok, vykládka písku pro turnaj Světové série kategorie Open v plážovém volejbale.

Pro zdárný průběh akce byla nutná souhra dokonce tří provozních jednotek – pražské, třebovské a ústecké. Provozní jednotka Ústí nad Labem zajišťovala nakládku písku do vozů Faccs v Provo-díně, pražské „péjčko“ poskytlo hnací

vozdla, strojvedoucí a vedoucí posunu. Provozní jednotka Česká Třebová dodala, stejně jako ve všech předchozích letech, zkušenou manipulační četou z Trutnova pod vedením dozorcího Pavla Urbana, která prováděla vykládku. Ta proběhla v nočních směnách 4./5., 6./7. a 8./9. května. Písek byl na ostrov Štvanice v centru Prahy sypán přes mostní zábradlí přímo z vozů. Ty stály na traťové koleji na Negrelliho viaduktu. Nutno dodat, že tato akce je

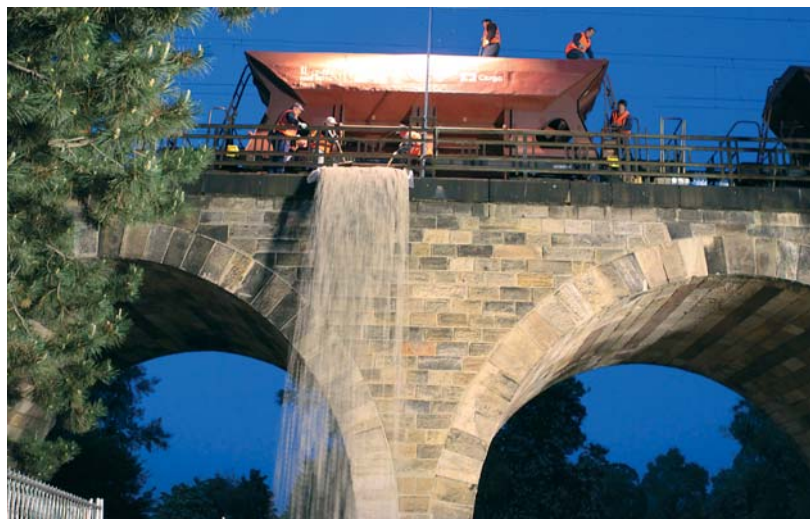


Foto: Michala Bílková

Nákladní vlaky v Adršpašsko-teplických skalách

Trať nesoucí v jízdním řádu číslo 047 byla postavena v letech 1906 až 1908 z Trutnova středu do Teplic nad Metují. „Lokálku“ na jedné straně obepínají Adršpašsko-teplické skály, na straně druhé CHKO Broumovsko. Mezi Janovicemi a Radvanicemi trať obkrouží masiv, kterému dominuje vrch Přední Hradiště s výškou 710 m n. m.

Náročné sklonové poměry, dosahující místy hodnot přes 30 promile, sice dovolují pojíždět trať i těžšími lokomotivami např. řad 750 nebo 749, ale zároveň omezují rychlost nákladních vlaků na spádu na pouhých 35 km/h. Provoz na trati je zabezpečen a řízen předpisem SŽDC D3 a místním prováděcím nařízením (PND3).

Nákladní doprava zažívala největší slávu v letech 1945 – 1994, kdy se masivně těžilo černé uhlí v dole Kateřina v Radvanicích. Na sklonku těžby uhlí byl dokonce grafikon vlakové dopravy doplněn o několik osobních vlaků (tzv. pendlů) mezi Trutnovem a Radvanicemi. Po skončení těžby v roce 1994 utichla nejen nákladní doprava, ale částečně i doprava osobní. Kolejiště v Radvanicích bylo poměrně drasticky zredukováno a důlní vlečky sneseny. Nicméně až do roku 2006 se dařilo udržet přepravu lnu z Radvanic do Humpolce. V současné době je nákladní doprava zastoupena pouze obsluhou nákladíště Teplice nad Metují město, kam směřují jednotlivé vozové zásilky s uhlím pro místní odběratele. Nicméně k oživení nákladní dopravy



na této „lokálce“ občas dojde. Vždy se však jedná o odklonovou vozbu, která souvisí s dlouhodobější výlukou na trati číslo 026, a není tím pádem

možná jízda do broumovského výběžku ze směru od Náchoda. Poslední roky byl „odklon“ veden zpravidla v nočních hodinách, a to v obou smě-

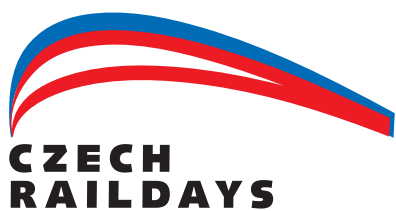
rech. Změna přišla až při letošní nepřetržité výluce, která trvala od 12. do 26. května 2015. Přísun zátěže ve směru od Trutnova byl naplánován na brzké ranní hodiny, odvoz zátěže z výběžku se odehrával krátce po poledni. Vozbu zajistila dvojice lokomotiv řady 742, personálně obsazena pracovištěm ČD Cargo Trutnov.

Na rozdíl od jiných tratí je zde přepravovaných komodit poněkud více. Kromě klasických přeprav dřeva a uhlí se zde setkáváme s přepravami použitých oděvů do skladů diakonie v Broumově. Dále se z Teplic nad Metují odváží stolní voda čerpaná z artéských studní, cílovou stanicí vozových zásilek bývají např. slovenské Malacky nebo Praha-Libeň.

Text a foto: Antonín Němeček

Czech Raildays tradičně v Ostravě

Již po šestnácté se v Ostravě uskutečnil mezinárodní veletrh drážní a manipulační techniky Czech Raildays. Veletrh svým návštěvníkům nabídl řadu novinek z oblasti železniční a městské kolejové dopravy. Akce se konala od 16. června do 18. června 2015 v Mariánskohorské ulici v Ostravě.



Na pořádání veletrhu se podílela společnost M-Press plus, s.r.o., České dráhy, a.s., SŽDC, s. o., a ČD Cargo, a.s. Bezplatnou dopravu mezi hlavním nádražím a veletrhem zajišťoval Dopravní podnik Ostrava. Mezi návštěvníky byli současní odborníci z branže, ale také ti budoucí – studenti z Institutu dopravy při VŠB – TU Ostrava. Veletrh oslovil i širokou veřejnost, návštěvníci si mohli prohlédnout vnitřní i venkovní expozici vždy od 9 do 18 hodin a poslední den výstavy od 9 do 16 hodin. Vystavovatelů bylo několik desítek, jak z Česka, tak ze zahraničí.

Zástupce nákladních železničních dopravců asi nejvíce zaujaly tři vystavené lokomotivy, na kterých bylo možno velmi dobře ilustrovat současné



Podobné lokomotivy by se již v blízké budoucnosti mohly pyšnit nátěrem ČD Cargo.

trendy, kterými se vývoj moderních hnacích vozidel ubírá, a také to na jaké požadavky jejich výrobci reagují. Stroje typu Siemens Vectron a Bombardier Traxx reprezentovaly skutečnou špičku evropské lokomotivní konstrukce a výroby.

Firma Siemens vystavovala lokomotivu Vectron, a to ve dvou krajních variantách z výrobního portfolia. Vectron DE je (jak ostatně napovídá dvoupísmenná zkratka) dieselelektrická lokomotiva o výkonu 2,4 MW určená pro

vedení vlaků na neelektrizovaných tratích mimo hlavní mezinárodní koridory, které zajišťují určitý doplněk k páteřní celoevropské železniční síti. Naopak Vectron MS (= multisystem) je vícesystémová elektrická lokomotiva vybavená řadou zabezpečovacích systémů umožňujících provoz na velké části evropských železnic, samozřejmě včetně České republiky. Vhodná kombinace provozování těchto dvou variant lokomotiv umožní dopravci jak efektivní dálkový nadnárodní provoz

v elektrické trakci, tak i obsluhu regionálních tratí, terminálů kombinované dopravy i vleček nedostupných pro elektrickou trakci. Za pozornost jistě stojí i to, že lokomotiva Vectron MS 193.222 byla provedena ve společných barvách rakouského pronajímatele lokomotiv ELL a českého poskytovatele trakce a personálu Lokotrain, který tyto nejmodernější stroje (zatím v počtu tří kusů čísel 193.220 – 222) dále poskytuje řadě českých dopravců. Konkurenční firma Bombardier se

prezentovala lokomotivou Traxx AC3. Tato lokomotiva je současnou reakcí výrobců na potřebu dopravců jednoduše kombinovat možnost dálkové vozby na elektrizovaných tratích a obsluhu neelektrizované „poslední míle“. Jde o dvoufrekvenční lokomotivu pro systémy 15 kV/16,7 Hz a 25 kV/50 Hz, navíc vybavenou dieselelektrickým agregátem poskytujícím výkon 180 kW na obvodu kol. Představená lokomotiva 187.003 patří do série osmi strojů tohoto typu zatím vyrobených pro pronajímatele lokomotiv Railpool.

Nákladní dopravy se dále týkaly vozy od českého výrobce Legios, konkrétně samovýšpýň vůz řady Facna a cisternový vůz řady Zaens, reprezentující nosnou část výrobního programu této firmy. Mezi další vozidla patřila dvounápravová dieselelektrická lokomotiva EffiShunter 794.001 CZ LOKO a o příjmemné zpestření se postarala nově zrekonstruovaná lokomotiva T 499.0002 „kyklop“, znovuzprovozněná pro Výzkumný ústav železniční (VUZ).

Vystavena samozřejmě byla i vozidla pro osobní dopravu – především regionální – a tradičně i pro dopravu městskou. První skupinu zastupovala například dvoudílná motorová jednotka Alstom LINT 41 nebo motorová jednotka řady 861 druhé série z ŽOS Vrútky, druhá skupina byla zastoupena zajímavou konstrukcí jednočlánkové, plně nízkopodlažní tramvaje EVO1 firmy Pragoimex.

Text: Michala Bílková, Martin Boháč

Foto: Michala Bílková

Zpráva o vývoji nehodovosti v ČD Cargo v roce 2014

Pokračování z čísla 5/2015

V předchozím čísle Cargováku jsme vás seznámili s řadou mimořádných událostí, při kterých vznikly nemalé škody. Pojďme si jmenovat další z nehod.

Další MU s vážnějším zraněním zaměstnance ČD Cargo se stala dne 5. srpna 2014 v žst. Karlovy Vary, kdy při jízdě taženého posunového dílu došlo ke zranění vedoucího posunu, který stál na stupačce pro posunovače nákladního vozu a dostal se do kontaktu s trakční podpěrou TP48 nacházející se ve volném schůdném prostoru. V ostatních případech se jednalo o lehkou újmu na zdraví.

Zaměstnanci ČD Cargo, mají v roce

2014 odpovědnost nebo spoluodpovědnost za vznik **81 MU**. Z těchto MU je škoda vyčíslena ve výši **19 089 679,- Kč**. V porovnání s rokem 2013 je škoda vyšší cca o 2 miliony Kč.

Jednou z nejsledovanějších MU, která ve svém důsledku může vést k daleko vážnějším následkům, je kategorie MU, kdy pohyb DV není zastaven před návěstidlem zakazujícím jízdu. Vývoj MU v této kategorii se nijak zásadně nevyvíjí meziročním srovnáním za dobu existence ČD Cargo. Evidujeme 21 MU této kategorie, přičemž v 17 případech má odpovědnost za vznik zaměstnanec ČD Cargo, ve funkci strojvedoucího.

U MU z viny zaměstnance ČD Cargo, se vždy jedná o selhání lidského činitele, proto je i nadále potřebné dů-

sledně pokračovat v kontrolně-výchovné činnosti, včetně přijímání adekvátních nápravných opatření.

Celkový pohled na vývoj nehodovosti je ovlivněn především následky MU, a zejména pak výší vzniklé škody. Zde se hlavně projevují rostoucí náklady na odstranění následků MU vzhledem k tomu, že zařízení provozovatele dráhy i dopravců jsou modernizována a objevují se nová zařízení a nová vozidla. To vše se promítá do výsledné sumy způsobených škod. Proto jsou přijímána opatření ke zpřísnění kontrolní činnosti, k důslednému projednávání zjištěných porušení technologické kázně, ale také i náhrad škod. To vše s cílem snížit škody vzniklé ČD Cargo z mimořádných událostí.

Text a foto: Jan Hnilica



Představujeme společnosti s kapitálovou účastí ČD Cargo (10)

Závěrečný díl našeho seriálu o společnostech s majetkovou účastí nás zavede do Polska, kde již od roku 2006 intenzivně vyvíjí svoji činnost společnost Koleje Czeskie.

Koleje Czeskie, Sp. z o. o. – váš partner pro přepravy v Polsku

Dceřiná společnost ČD Cargo se sídlem ve Varšavě a s detašovaným pracovištěm v hornoslezských Katowicích, společnost Koleje Czeskie, Sp. z o. o., je stále důležitějším hráčem na trhu železniční nákladní dopravy v sousedním Polsku. Společnost byla do obchodního rejstříku ve Varšavě zapsána 18. prosince 2006 a navázala tak na tradici generálního zastoupení Českých drah, resp. ČSD, které v Polsku fungovalo více než 40 let.

Základní kapitál společnosti činí 41 986 000 PLN (polských zlotých). Spediční činnost byla později rozšířena o další aktivity a dnes se jedná o plnohodnotného dopravce, jehož prostřednictvím realizuje ČD Cargo expanzi záměry na tomto trhu. Od svého založení je společnost trvale v černých číslech, za rok 2014 vykázala zisk před zdaněním ve výši přibližně 28 milionů Kč. Své služby dnes zákazníkům nabízí dvanáctičlenný kolektiv zaměstnanců v čele s Tomaszem Momotem, odpovědným za provozní stránku, a Romanem Špačkem, odpovědným za obchod.

Společnost je od roku 2009 držitelem licence na provozování drážní dopravy v Polsku. Každoročně přepraví cca dva miliony tun zboží a má ve svém majetku 57 elektrických lokomotiv. Velmi zajímavým projektem, na kterém se Koleje Czeskie podílely, byla akce „Strela“, neboli přeprava černého uhlí z baltského přístavu Świnoujście do hutí společnosti US Steel v Košicích. Ta byla zahájena v březnu 2012 ve spolupráci dopravců ZSSK Cargo, ČD Cargo a Koleje Czeskie, a to v celé trase jednou lokomotivou, konkrétně některým z polonizovaných dvojčat řady 131. Díky nabídce komplexních služeb se v této době podařilo spedičně získat i velkoobjemové přepravy z Polska do

Koleje Czeskie

Rumunská a další. V roce 2013 společnost odkoupila od ČD Cargo celkem 767 nákladních vozů řady Falls a Eas, které nechala zrekonstruovat v českých opravárnách. Díky takto rozsáhlému vozovému parku společnost od dubna roku 2015 realizuje přepravy vlastními kapacitami.



Již v závěru loňského roku vedení ČD Cargo rozhodlo o dalším rozvoji dceřiné firmy a o zintenzivnění spolupráce při expanzi na polský trh. V souladu s tímto záměrem byla uskutečněna i polonizace sedmi lokomotiv řady 753.7. 31. března 2015 v časných ranních hodinách překročil státní hranice v Petrovicih u Karviné ucelený vlak se šrotem mířící do hutí 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. Další přepravy železného šrotu, koksu a černého uhlí následovaly a do konce května bylo na vlastní licenci společnosti Koleje Czeskie přepraveno již téměř 40 tisíc tun zboží. Pro dopravu vlaků jsou využívány rovněž polonizované lokomotivy řady 130 ČD Cargo. Objem realizovaný

s dalšími dopravci pak dosáhl dalších téměř 400 tisíc tun zboží.

V blízké budoucnosti plánují obě společnosti maximalizaci objemů přeprav realizovaných na vlastní licenci Koleje Czeskie, zapojení „dceřinky“ do kombinovaných přeprav, stejně jako napojení na síť širokorozchodných železnic v Bělorusku.

**Text: Michal Roh,
Petra Čermáková
Foto: Petr Štefek**

Představujeme profese ČD Cargo (5) – vozmistr

V dalším díle našeho seriálu o profesích v naší společnosti se opět podíváme „do provozu“ a zaměříme se na jedno ze stěžejních zaměstnání, a to na vozmistra (KZAM 83221).

V zaměstnání vozmistr jsou zajišťovány převážně tyto pracovní činnosti:

- technické prohlídky železničních vozů a zásilek,
- zkoušky brzd vlaků,
- drobné opravy poškozených železničních vozů,
- odstraňování ložných závad zásilek,
- technický doprovod vlaků a zvláštěních zásilek,
- označování vozů nálepkami,
- prohlídka při převzetí vozu a zásilky,
- kontrola, zda je vlak správně sestaven a brzděn,
- odstraňování zjištěných přepravních závad,
- zpracování a vedení příslušné dokumentace,
- pořizování dat do informačních systémů,
- dávání a opakování předepsaných návěstí,
- zajištění vozů proti ujetí.

Pro zařazení do těchto zaměstnání je jako nejnížší doporučené vzdělání stanoveno střední odborné vzdělání s výučním listem strojíního nebo elektro zaměření.

Z hlediska zdravotní způsobilosti je zaměstnanec převážně posuzován dle § 2 písm. b) bodu 1 vyhlášky č. 101/1995 Sb. – vstup bez dozoru na provozovanou dopravní cestu.

Základní odborná způsobilost je stanovena úplnou znalostí těchto zkoušek

PZ-1 Základní přepravní, DO-1 Odhacení vlaku, TV-1 Vozmistr.

Zaměstnanci jsou do níže uvedeného mzdového rozpětí zařazováni podle vykonávaných pracovních činností.

V případě zaměstnání vozmistr je jeho základní mzdové zařazení od 5 do 9 tarifního stupně.

Mzdové zařazení v tarifním stupni 5 je určeno jen pro případ nového nástupu k ČDC; po dobu výcviku v dílnách, po dobu maximálně 4 měsíců.

Do tarifního stupně 6 se zařazují zaměstnanci po dobu přípravy pro samostatný výkon zaměstnání vozmistr;

do doby vykonání základních zkoušek DO-1, PZ-1, po dobu maximálně 3 měsíců. Po vykonání základních zkoušek se zaměstnanec převádí do tarifního stupně 7.

Po splnění všech odborných znalostí je vozmistr mzdově zařazen (i s přihlédnutím ke skutečně vykonávaným pracovním činnostem stanoveným technologickými postupy pro konkrétní pracovní místo) do 8. tarifního stupně (základní měsíční tarif ve stupnici 4 je stanoven ve výši 22 150,- Kč) nebo 9. tarifního stupně (základní měsíční tarif ve stupnici 4 je stanoven od 14 550,- do 23 590,- Kč).



Průměrná měsíční mzda vyplacená v tomto zaměstnání za období leden – květen 2015 byla ve výši 29 172,- Kč.

V zaměstnání vozmistr pracuje celkem 633 zaměstnanců, z toho 348 zaměstnanců ve věku do 50 let. Průměrný věk zaměstnance v tomto zaměstnání je 49,5 roku.

Za redakci Cargováku jsme požádali o krátký rozhovor pana Jiřího Pěničku, který u železnice pracuje od roku 1971. Pracovištěm pana Pěničky je MP (místní pracoviště) STP (stanice technických prohlídek) v Liberci, které je organizačně začleněno do PP Nymburk, PJ Praha.

» Pracujete jako vozmistr již více než 40 let. Jak se za tu dobu změnila Vaše práce?

Téměř celý svůj profesní život jsem strávil jako vozmistr v pohraniční přechodové stanici Zawidów. Práce tam byla velmi náročná, už jen s ohledem na odlišnou mentalitu polských železničářů. Polské vozy byly dlouhodobě ve velmi špatném technickém stavu, takže nebyla nouze i o různé ostřejší výměny názorů s polskými kolegy apod. Ale vzpomínám, že například v roce 1993 jsme v Zavidově odbavili za den až 16 vlaků.

Po vstupu České republiky do Evropské unie se situace výrazně změnila. Dnes už nejsem jen vozmistr, ale byl jsem proškolen na provádění celé řady komerčních úkonů. Dělán soupisu vlaků, lepím vozy apod. Musel jsem se učit všechno nově. Výrazně se změnil i vozový park. Dnes jsou na přepravy nasazovány moderní vozy s monoblokovými koly, takže svůj vý-

znam ztrácí i dříve tradiční kladívko na ořukávání kol.

» Jak byste charakterizoval Vaši práci v Liberci?

V Liberci se v turnuse střídáme čtyři vozmistři. Práce je zde nárazová, záleží na objemu zátěže z a do Polska. Velice silný je tu svoz místní zátěže, ať už z libereckých vleček nebo z regionálních tratí v okolí. Naším pravidelným výkonem je i kontrola vlaků se škodovkami do Polska, u kterých provádíme rovněž zjednodušenou zkoušku brzdy před odjezdem. Kontrolní technickou prohlídku vykonáváme my nebo naši kolegové v Turnově i u prázdných autovozů z Polska, které jsou potom odstavovány v nácestných stanicích před Mladou Boleslaví.

» Které zásilky vyžadují největší pozornost po technické stránce?

Největší pozornost musíme věnovat zásilkám se dřevem. Ty se nakládají zpravidla ve stanicích na vedlejších tratích, kde zásilky přebírají vedoucí posunu. Zde v Liberci vše kontrolujeme znovu, protože zásilky se dřevem jsou např. v Mníšku u Liberce přebírány v noční době a vedoucí posunu při omezeném osvětlení může nějakou závadu buď na voze, nebo na zásilce přehlédnout, čímž by mohlo dojít k ohrožení bezpečnosti při další přepravě. Zaměřujeme se také na kontrolu prázdných vozů z Polska, kde je velký problém s jejich čistotou. Mnohdy bývají i poškozené podlahy a vůz musíme polepít do opraven vozů v Nymburce nebo Ústí nad Labem.

**Text: Věra Drncová, Michal Roh
Foto: Michal Roh**

Přeprava hnojiv do Chotěšova pod Hazmburkem

V dnešní době se bohužel neděje příliš často, že by došlo k „probuzení“ léta nepoužívané vlečky. K jednomu takovému případu došlo o letošním velikonočním víkendu, kdy do malého venkovského nádraží Chotěšov pod Hazmburkem dorazila zásilka hnojiv (resp. močoviny) z Polska.

Tato stanice leží na místní dráze Lovosice – Libochovice na pomezí středních a severních Čech v malebné krajině pod Českým středohořím a přívlastek „pod Hazmburkem“ dala pak stanici dominantu kraje, vrch Hazmburk se stejnojmenným hra-

dem, který je viditelný ze širokého okolí.

Močovina, neboli diamid kyseliny uhličitě má chemický vzorec $\text{CO}(\text{NH}_2)_2$. Je to organická sloučenina s vysokým obsahem dusíku (více než 45 %). Vyrábí se syntézou z amoniaku a oxidu uhličitěho. Granulovaná močovina je lehce rozpustná ve vodě. Močovina se používá jako dusíkaté hnojivo s pozvolně působící formou dusíku k základnímu hnojení, tj. před setím, případně je s ní přihnojováno v době vegetace. Močovina je v celosvětovém měřítku vyráběna v množství kolem 100 milionů tun ročně. Vyrábí se v po-



Snímky z druhé obsluhy dne 5. dubna 2015 a výměny první a druhé skupiny vozů na vlečce v Chotěšově pod Hazmburkem.



době granulí, vloček, kuliček, krystalů a roztoků. Více než 90 % celosvětové produkce této látky je určeno pro výrobu hnojiv. Podrobněji jsme o močovíně, její tehdejší výrobě u nás a jejích přepravách ve větším objemu psali například v srpnovém čísle ročníku 2012.

Dnes popisovaný příklad je přepravou „z druhého konce“, tedy ne mezi

velkým výrobcem a velkým průmyslovým odběratelem, ale spíše menším, regionálně působícím odběratelem a distributorem. O velikonočním víkendu dorazila z Polska, konkrétně z pohraniční stanice Kuźnica Białostocka na pomezí Polska a Běloruska, ucelená souprava dvanácti vozů ložených močovinou původem ze států bý-

valého Sovětského svazu. Tato souprava pak byla rozdělena na čtyři části a postupně byla ve dnech 4. až 7. dubna přistavena k vykládce na vlečce příjemce, firmy A.G. Service s.r.o., v dopravě Chotěšov.

Text: Martin Boháč
Foto: Antonín Němeček

Železniční tratě, kde vládne jen nákladní doprava (32)

Trať Oldřichov u Duchcova – Duchcov nákladní nádraží

Tato trať v severních Čechách je podobně jako například trať Háj u Duchcova – Osek (u Litvínova), kterou jsme popisovali v Cargováku 3/2015, jednou z těch, které byly vybudovány během určité „zakladatelské horečky“ koncem šedesátých a počátkem sedmdesátých let 19. století a na kterých byl pravidelný provoz během dalšího vývoje ukončen, a to zpravidla z důvodů přeložek vyvolaných postupující těžbou uhlí. I v tomto případě se tak jedná o určité torzo původní důležité hlavní tratě, zde konkrétně kdysi spojující Ústí nad Labem, Teplice, Duchcov, Most a Chomutov.

Původní trať přes Duchcov vybudovala již v roce 1867 Ústecko-teplická dráha (k.k. privilegierte Aussig-Teplitzer Eisenbahn, ATE/ÚTD). Tato společnost vznikla v roce 1858 jako třetí tzv. uhelná dráha na území dnešní České republiky, po Buštěhradské dráze a Dráze brněnsko-rosické, a její první trať vedla (jak název napovídá) z Ústí nad Labem (Aussigu) do Teplic. Na rozdíl od jejích dvou „sester“ na ní hned od počátku hrála významnou úlohu i osobní doprava, především do lázní Teplice-Šanov. K prvnímu prodloužení došlo až o devět let později, v roce 1867, kdy byla trať prodloužena z Teplic právě do Duchcova. Policejní pochůzka tohoto 10,2 km dlouhého úseku proběhla 12. až 14. května 1866 a stavební povolení bylo vydáno následně 16. srpna téhož roku. Samotnou

stavbu, prováděnou pražskou firmou Vojtěcha Lanny, nepříznivě ovlivnila právě probíhající prusko-rakouská válka a tak její výstavba trvala téměř rok, což u tak krátkého úseku nebylo v té době příliš obvyklé. Pravidelný provoz byl do Duchcova zahájen 15. července 1867 a následně byly zahájeny přípravy ke stavbě návažného úseku do Ledvic a Chomutova, který v letech 1868 až 1870 vybudovala jiná pražská firma, Schön a Wessely. Tím byla dobudována páteří trať společ-

nosti, která byla v úseku Teplice – Duchcov – Chomutov k 4. říjnu 1889 kompletně zdvojkolejněna (první úsek Ústí nad Labem – Teplice byl zdvojkolejněn již v letech 1871 až 1873). Další dráhy do Duchcova následovaly: v roce 1873 to byla vlečka ÚTD do Světky, v roce 1879 povýšená na veřejnou dráhu, v roce 1874 Plzeňsko-březenká a Pražsko-duchcovská společným koridorem od Obrnic a konečně v roce 1879 Duchcovsko-podmokelská dráha spojkou z vlastního nádraží Duchcov-Liptice.



Manipulační vlak z Oldřichova u Duchcova do Duchcova nákladního nádraží projíždí 20. března 2015 po původní trati ATE okolo Jeníkova.

V této podobě trať fungovala až do prvních let po první světové válce, tedy do období počátku existence samostatného Československa. V té době na jeho území existovalo již jen několik málo velkých privátních železničních společností, které přežily velkou vlnu zestátnění na přelomu 19. a 20. století. Kromě ÚTD byla v českých zemích ještě Buštěhradská dráha a na Slovensku Košicko-bohumínská dráha. Československý stát v té době velice usiloval o úplné ovládnutí veškeré železniční dopravy na svém území, zejména hospodářsky důležitých hlavních tratí, a proto vyvíjel velký tlak i na zestátnění ÚTD. K tomu nakonec došlo k 1. lednu 1923 po ostrých politických bojích v parlamentu, kdy se část německých poslanců obávala počesťo-

vání dráhy. Nakonec bylo zestátnění provedeno vyplacením akcionářů částkou okolo tehdejších 80 milionů korun, což bylo schváleno jako oboustranné výhodné řešení; tato dohoda byla umožněna především tím, že po první světové válce se společnost dostala do trvale ztrátového hospodaření.

Po zestátnění byly tratě ÚTD plně integrovány do sítě ČSD, v letech 1938 až 1945 byly provozovány DR a po roce 1945 připadly opět ČSD. K dalším změnám došlo v šedesátých letech 20. století, a to hned k několika za sebou. Nejprve došlo, podle dostupných zdrojů k 30. září 1963, k zahájení elektrického provozu na původní trati ÚTD (Teplice –) Oldřichov u Duchcova – Duchcov – Mariánské Radčice – Most, ale již v roce 1968, po necelých pěti letech, byla tato trať kvůli důlní činnosti opuštěna a provoz byl převeden na novou přeložku směr České Zlatníky a Bílina, z Duchcova v podstatě ve stopě trati Pražsko-duchcovské dráhy. Původní trať Oldřichov u Duchcova – Most má tak u nás zřejmě primát – nejkratší dobu provozu v elektrické trakci. Z původní trati byl v provozu ponechán v provozu pouze úsek Oldřichov u Duchcova – Duchcov (dnes nákladní nádraží), a to bez elektrické traktace, jednokolejně a pouze pro nákladní dopravu.

Ta má dnes charakter především speciálních přeprav pro firmy, které v prostoru starého duchcovského nádraží sídlí a které se zabývají činnostmi souvisejícími s údržbou a výstavbou železničních tratí. Dováženy jsou sem především kolejnice ke svařování a další podobné zboží. Obsluhu provádí ČD Cargo nepravidelně vedenými manipulačními vlaky, prodlouženými podle potřeby ze stanice Oldřichov u Duchcova.

Text: Martin Boháč

Foto: Antonín Němeček

Rozvoj osobnosti – Stres a jak na něj (3)

Stres je velice často skloňované slovo. Co vlastně stres znamená? Stres je ve stručnosti soubor reakcí organismu na vnější a vnitřní vlivy, které narušují jinak klidový chod živého organismu. Ve chvíli ohrožení – reálného nebo domnělého – organismus odpovídá útekem, útokem, nebo ustrnutím. Doprovodné projevy jsou pak bušení srdce, husí kůže, chladné prsty, rozšířené zornice...

Dnes vás seznámím s metodou semafor, která vám ulehčí v situacích, které mohou vyvolávat stres.

Nejprve se podívejme na mozek. Lidský mozek si můžeme ve zjednodušeném modelu představit jako soubor tří dílčích částí, tří mozků. Vývojově nejstarší a nejjednodušší je mozek plazí. Jeho hlavní zodpovědností je přežití jedince. Plazímu mozku vděčíme za rychlé uskočení před projíždícím automobilem, ucuknutí ruky nad párou valící se z rychlovarné konvice, ale také za útočnou reakci tváří v tvář ohrožení. Kromě útoku a útěku může dojít také k ustrnutí, které znáte například při pohledu na zvěř, která zůstane stát na silnici a ani se nehne. Další mozek je mozek savců, díky kterému si pamatujeme a který podporuje tvorbu návyků, rituálů, kdy například rádi pijete ze svého oblíbeného hrnku ranní kávu. Savčímu mozku jde také o udržení skupiny, rodu, odpovídá tedy také za naše emoce a vazby k ostatním. A nakonec vývojově nejmladší částí je neokortex, díky němuž dokážeme logicky zpracovávat obrovské množství informací a také si představovat budoucnost.

Zatím vše naznačuje, že mozek to s námi myslí dobře a že není s ničím problém. Je však důležité si uvědomit, že v dnešní době na nás běžně nečihá

šavlozubý tygr, ani se nepouštíme na lov zvěře, ani nemáme nastražené uši před možnou hrozbou a svaly připravené k rychlé reakci při sběru plodů na obživu. V té době nám sloužil plazí mozek skvěle. Avšak dnes jsme více ve stresu z mailu, který nám odeslala obávaná osoba, z termínů, z pohledu

rovnat. Stres se ale hromadí v našem těle a nezřídka pak trpíme jeho psychosomatickými projevy. V noci se budíme, jsme podráždění, reagujeme neadekvátně, máme kardiovaskulární problémy.

Pojďme se tedy podívat na metodu semafor. Představte si tuto situaci:



Ilustrační foto

na přeplněnou e-mailovou schránku, ze zítřejší prezentace. Rozbuší se nám srdce, opotíme se, vžene se nám krev do lící. Problém však je ten, že za přírodních okolností, během kterých byl plazí mozek formován, se skutečně vyplátilo zažívat všechny tyto pocity, protože nás donutily k akci, jako je útok, útek. Díky vyplavenému adrenalinu jsme utíkali rychleji a měli sílu praštit zvíře do čenichu. Ale uznejte sami, v dnešní době a v takových stresových situacích, kterým čelíme, takto jednat nelze. Navíc během těchto bouřlivých reakcí našeho organismu dál sedíme na židlích a snažíme se s danou situací nějak rozumově vy-

ráno otevřete dveře, chcete jít k vrátkům a vydat se na cestu do práce, avšak uvidíte něco, co vypadá jako had. Leknete se, rozbuší se vám srdce a zrychlí se vám dech (plazí mozek). Savčí mozek napoví, že je to zřejmě zapomenutá hadice. Neokortex situaci dále vyhodnotí a rozhodne, že hadici přístě uložíme tak, aby nás zbytečně neděsila.

Představíme-li si tuto situaci na pomyslném dopravním semaforu, pak červená barva znamená stop: Zastavme se a podívejme se na situaci s odstupem, nadhledem. Co se právě teď odehrává? Co se děje? Jaké jsou moje priority? K jakému cíli chci dojít?

Oranžová barva jsou možnosti: Jaké možnosti v této situaci mám? Co všechno můžu udělat?

Zelená barva představuje akci: Kterou z možností vyberu? Jaký bude první krok, který udělám? A jaké budou další kroky?

K budování stresové odolnosti přispívá několik dobrých zvyků, například pravidelný pohyb a sport, kdy se v těle vytváří endogenní opiáty ovlivňující myšlení, náladu, chování, činnost vnitřních orgánů. Fyzická zátěž také spaluje nevyužitý „bojové hormony“ (adrenalin, noradrenalin, kortizol), které se při stresu vyplavují. Pokud je totiž fyzickou činností nespálíme, působí jako pomalý, nenápadný jed.

Kromě možnosti využít vědomě metodu semafor a pravidelně se věnovat fyzické aktivitě je také důležitý výživný spánek. I tuto oblast můžeme podpořit svým chováním a přístupem. Postel je třeba brát jako místo určené ke spánku, nikoliv ke sledování filmů a práci na počítači. Místnost určená ke spánku by měla být dobře vyvětraná, s teplotou kolem 18 – 20 stupňů Celsia. Tma a klid prohloubí kvalitu spánku. S usínáním nám může pomoci krátká procházka před spaním, nekonzumování alkoholu, čaje, kávy, většího objemu jídla, zejména jídla těžkého na trávení, nebo s velkým množstvím cukru. Prospívá nám také digitální abstinence před spánkem – tedy absence práce s počítačem, tabletem, telefonem, televizí apod. A stejně tak jako u fyzické aktivity, i v případě spánku se vyplácí pravidelnost, tedy chodit spát a vstávat ve stejnou hodinu, a to i o víkendu.

A protože nás nestresují pouze reálné hrozby, ale i ty nereálné (představa ohrožení) a také ty minulé, dávno prožité, na závěr k tématu stresu připojím tuto historku k zamyšlení. Přednášející se ptal studentů: „Kolik z vás už řezalo dřevo? Zvedněte ruce.“ Většina z nich se přihlásila. Ptal se dál: „Kolik z vás už někdy řezalo piliny?“ Nepřihlásil se nikdo. „Samozřejmě, piliny přeci nemůžeme řezat,“ řekl přednášející. „Jsou již nařezané. A stejně je to s minulostí. Když si začnete dělat starost s věcmi, které jsou dávno pryč, je to jako byste se snažili řezat piliny.“

Jana Nováková

Ze zahraničí

SLOVENSKO

Protimonopolný úřad Slovenskej republiky (PÚSR) definitivně schválil prodej a následný zpětný leasing nákladních železničních vozů ZSSK Cargo německému pronajímateli vozů VTG. Vozy budou vloženy do nově vzniklé dceřiné společnosti Cargo Wagon, která ze 34 % patří ZSSK Cargo a z 66 % společně VTG a investičnímu fondu Solveq Funds SICAV plc, sídlícímu na Maltě. Celkem bude do této firmy vloženo 12 342 vozů, z nichž bude 8 216 zpětně pronajato ZSSK Cargo za cenu 10,35 eur denně, a to prozatím na dobu osmi let; prodej vynese ZSSK Cargo jednorázově 217 milionů eur. Zbylé vozy mohou být buď sešrotovány, nebo využity k libovolným obchodním účelům. Celá flotila vozů bude spravována vídeňskou kanceláří VTG.

POLSKO

Od června by měl polský operátor kombinované dopravy Polzug zahájit obsluhu terminálu ve Vratislavi několika vlaky týdně, a to především ve směru Hamburg, kde sídlí mateřská firma HHLA (která je majoritním vlastníkem i českého operátora Metrans). Propojení ale nebude přímé, nýbrž „tykadly“ Vratislav – Poznaň, zpočátku vedenými třikrát týdně. V Poznani pak bude zátěž přecházet na stávající spoje do a z Hamburku.

TURECKO

Turecký výrobce Tülomsaş představil první elektrickou lokomotivu, zkonstruovanou a vyrobenou výhradně pomocí domácích tureckých technologií. Jde o lokomotivu označenou jako E-1000 s výkonem 1 MW a určenou pro posun a lehčí nákladní vlaky. Vyvinuta byla ve spolupráci s vědeckou agenturou Tubitak a tureckými státními drahami TCDD, a to na základě dohody z roku 2011. Zkoušky prototypu by měly probíhat až do listopadu a v příštím roce by mělo následovat schválení typu. Poté by měly začít dodávky celé sedmdesátikusové série pro TCDD, která by měla proběhnout v letech 2016 – 2023.

Martin Boháč

Válečný konflikt přináší nové obchodní příležitosti

V listopadu 2013 tehdejší ukrajinský prezident Janukovič odmítl podepsat připravenou asociační dohodu s Evropskou unií, což u většiny proevropsky smýšlejících obyvatel Ukrajiny vyvolalo velmi negativní reakce, které vyvrcholily vypuknutím vlny protestů a nepokojů. Následovala řada politických i ozbrojených konfliktů zejména na jihovýchodě Ukrajiny, kde naopak žijí proruský smýšlející občané i samotní Rusové.

Každá podobná krize se dříve nebo později projeví na ekonomice dané oblasti. A jinak tomu není ani na Ukrajině. Jihovýchod země je totiž nejprůmyslovější částí Ukrajiny. Boje se velmi významnou měrou dotkly např. Donbasu, známého svým těžebním a hutním průmyslem. Také město Luhansk, centrum strojírenského průmyslu, se nachází v oblasti kontrolované ruskými separatisty. Průmyslové závody v ostatních částech Ukrajiny, závislé na surovinách z oblastí kontrolovaných Rusy, musely rychle vyřešit nákup surovin z jiných lokalit.

Změna zbožíových toků přináší zajímavé příležitosti i pro železniční dopravce a je nutné říci, že slovenský „národní“ dopravce ZSSK Cargo se této příležitosti beze zbytku chopil

a od ledna letošního roku se podílí na zajímavé přepravě vápenců ze Slovenska na Ukrajinu. Největší objem suroviny směřuje z lomu Včeláre společnosti Carmeuse Slovakia (přípojná stanice Turňa nad Bodvou) do Krivého Rogu pro příjemce Arcelor-Mittal. Řádově se jedná o desítky tisíc tun vápence měsíčně. Přepravy jsou na slovenském území uskutečňovány v ucelených vlacích složených z 25 vozů řady Eas. Do širokorozchodných vozů je vápenec překládán v ukrajinském Čopu. Další vápencové přepravy realizuje dopravce ZSSK

Cargo od února letošního roku z překladiště Interport ve Velké Ide. Po širokorozchodné vlečce napojené do širokorozchodné tratě putují vozy s vápencem přes Maťovce do Užhorodu a odtud pak do Zaporozžia, do metalurgického kombinátu Zaporizstal. Měsíčně se jedná o 10 – 20 tisíc tun suroviny. V únoru 2015 odvezlo ZSSK Cargo do Krivého Rogu několik vápencových souprav také ze stanice Kostolany nad Hornádom.

Text: Michal Roh

Foto: Michal Roh ml.



Dvojice lokomotiv 751.059 + 057 projíždí s loženým vlakem zastávkou Mokrance (27. března 2015) a míří do Hanisky pri Košiciach.

Personální oddělení odpovídá

Společnost DB AG (německé dráhy) údajně opět omezila používání zaměstnaneckých jízdenek FIP. Je to pravda?

Ano, je to pravda, toto omezení platnosti jízdenek FIP ve vybraných vlacích osobní přepravy společnosti DB AG není zavedeno poprvé. Omezení platnosti jízdenek FIP pouze ve vybraných vlacích osobní přepravy společnosti DB AG platí vždy od června do prosince. Nová omezení platí od 14. června do 12. prosince 2015.

Další informace o jízdních výhodách

Společnost ČD Cargo, a.s., obdržela z gestorského útvaru oblasti zaměstnaneckých jízdních výhod – odboru personálního GR ČD, a.s., informace, na které je zcela určitě před dobou dovolených nezbytné naše zaměstnance upozornit.

S účinností od 13. 6. 2015 je na **trati Letohrad – Dolní Lipka – Hanušovice** zahájen provoz historických vlaků ČD. Historické vlaky budou jezdit v přesně určených dnech dle stanoveného jízdního řádu a neplatí v nich zaměstnanecké jízdní doklady, tzn. ani In-karta s aplikací železniční průkazka!

Na základě nového Ujednání mezi N. V. Nederlandse Spoorwegen (holandská železnice NS) a Českými drahmi, a.s., dochází s okamžitou platností ke změně v poskytování zahraničních jízdních dokladů FIP.

Další podrobnější a bližší informace získají zaměstnanci v prostředí portálu ČD Cargo: Interní normy/PER-personální/Směrnice/Oblast zaměstnaneckých benefitů/Zaměstnanecké jízdní výhody/Informace k oblasti zaměstnaneckých jízdních výhod.

Bc. Věra Drncová

Současnost zakavkazských železnic

Zakavkazsko leží jižně od hlavního hřebene Velkého Kavkazu a severně od Malého Kavkazu. Z východu toto území ohraničuje Kaspické moře a ze západu Černé moře. Do území Zakavkazska patří Abcházie, Arménie, Ázerbájdžán, Gruzie, Jižní Osetie a Náhorní Karabach. Do rozpadu SSSR patřily železnice na území Gruzie a Arménie pod správu Zakavkazské dráhy. Železnice na území Ázerbájdžánu pak byly začleněny pod Ázerbájdžánskou dráhu. Železniční síť v Gruzii spojovala Gruzínskou SSR s autonomní Abcházskou republikou na západě, Adžárskou autonomní republikou na jihozápadě a Jihoosetinskou autonomní oblastí na severu.

Železniční síť v Ázerbájdžánu spojovala vnitrozemní republiky s autonomní oblastí Náhorní Karabach a Nachičevanskou autonomní republikou oddělenou od Ázerbájdžánu výběžkem arménského území. Arménská železniční síť měla význam především pro spojení Ázerbájdžánu a Gruzie s Tureckem.

Po rozpadu SSSR byla železniční síť na Zakavkazsku rozdělena podle samostatných států. Vznikly tak Ázerbájdžánské, Gruzínské a Arménské železnice. Po vyhlášení nezávislosti Abcházie vznikly ještě Abcházské dráhy.

Nejhustší železniční síť v Zakavkazsku s délkou 2 918 kilometrů tratí o rozchodu 1 520 mm disponuje v současné době Ázerbájdžán. Aktuálně je v Ázerbájdžánu cca 815 kilometrů tratí dvou-

kolejných a 1 272 km elektrifikovaných. Gruzie má vzhledem k poměru rozlohy území a délky železniční sítě druhou nejhustší železniční síť v Zakavkazsku s celkem 1 583 kilometry tratí o rozchodu 1 520 mm. Všechny tratě jsou elektrifikovány. V provozu je i jedna úzkokolejka z Boržomi do Bakuriani, na které jsou dodnes provozovány elektrické lokomotivy ČS2, které sem byly dodány v letech 1966 a 1967 z Dubnice nad Váhom. Arménskou železniční síť představuje 845 kilometrů tratí o rozchodu 1 520 mm. Stejně jako v Gruzii jsou všechny železnice elektrifikované. Provoz je však v současné době udržován jen na cca polovině sítě. Nejméně železnic v Zakavkazsku je v Abcházii, kde tvoří železniční síť jen jedna trať s krátkou odbočkou v celkové délce zhruba 221 kilometrů.



Války a nepokoje spolu s vyhlášením nezávislosti Abcházie a Jižní Osetie znamenaly také přerušení dopravy na tratích směřujících na separatistická území. Tak vznikly již zmíněné Abcházské dráhy a skončila doprava na hlavní trati podél Černého moře z Gruzie do Ruska přes Abcházii, kde separatisté zničili most přes řeku Inguri. Vlaky z Gruzie se v současnosti dostanou do Ruska jediné přes Ázerbájdžán, oklikou přes Baku podél Kaspického moře. Jedná se však spíše jen o teoretickou možnost. Přímé spojení přes Ázerbájdžán v osobní dopravě vzhledem k zahraničněpolitickým vztahům Gruzie a Ruska samozřejmě neexistuje a případný cestující musí přestupovat. Vzhledem ke značné vzdálenosti odklonové trasy přes Ázerbájdžán nejezdí z Gruzie do Ruska ani nákladní vlaky.

Spor Arménie a Ázerbájdžánu o Náhorní Karabach zase znamenal ukončení dopravy na tratích z Arménie do Ázerbájdžánu. Obě země přitom přišly i o kdysi nejdůležitější železniční hraniční přechod mezi Evropou a Asií na hranicích s Íránem, ležící v Nachičevanské autonomní republice, kam vede z Ázerbájdžánu trať přes výběžek území Arménie a z Arménie trať jen přes území Náhorního Karabachu, o které se vede letitý spor. A mimo provoz je i jediná pohraniční přechodová trať z Arménie do Turecka, protože všechny hraniční přechody mezi Arménií a Tureckem jsou uzavřené už od roku 1993, kdy Ankara přerušila diplomatické styky s Jerevanem na protest proti obsazení části území Ázerbájdžánu arménskou armádou.

Páteří železniční dopravy v Zakavkazsku tak zůstaly nejdůležitější hlavní tratě z Jerevanu do Tbilisi, z Baku přes Tbilisi do Batumi a z Baku k ruské hranici. Ostatní tratě pak vypadají na železniční mapě už jen jako odbočky. Často však mají strategický význam.

Hlavní přepravovanou komoditou po železnici v Zakavkazsku je ropa, která směřuje z ropných polí v Ázerbájdžánu po trati z Baku přes Tbilisi do Batumi na černoomořském pobřeží. Oblast přepravy nerostných surovin pak doplňuje v Gruzii manganová a železná ruda z dolu Čiatura a černé uhlí z dolů u Tki-buli. Specialitou Arménie jsou přepravy zlatorudného substrátu z dolu Sotk do zpracovatelského závodu v Araratu. Svůj velký význam má pro Zakavkazsko kombinovaná doprava. V únoru dojel do Gruzie první kontejnerový vlak z Číny, který zkrátí dobu přepravy v porovnání s námořní dopravou více než pětinašobně. Počet přepravených kontejnerů po železnici v Zakavkazsku má ještě zvýšit plánovaná stavba dalšího přístavu v Anaklii. Železnice tak přestává kapacitně stačit současným potřebám provozu. Hlavním problémem začíná být jednokolejný úsek trati Samtredia – Batumi, který navíc místy vede velmi složitým terénem. Nutná výstavba druhé koleje si tak vyžádá v některých úsecích novostavbu tratí. Modernizace tratí Baku – Tbilisi už probíhá v Ázerbájdžánu.



žánu. Před dokončením je nové železniční spojení Zakavkazska s Tureckem. Místo uzavřeného přechodu na arménsko - turecké hranici vznikne nové železniční spojení z Gruzie do Turecka. Projekt v hodnotě 650 milionů amerických dolarů má využít rozvoje obchodních vztahů Turecka a států kolem Kaspického moře. Očekávané objemy přeprav jsou až pět milionů tun zboží za rok. Zatím však není jasné, zda bude na nové trati mezi Gruzii a Tureckem zavedena také osobní doprava, která je financována ve všech státech Zakavkazska částečně z příjmů nákladní dopravy. Dalším projektem je železniční obchvat Tbilisi, který však může znamenat také omezení nebo konec železničního spojení pro osobní dopravu do centra hlavního města. V Arménii je připravována novostavba 316 kilometrů dlouhé tratě, která umožní železniční spojení s Íránem mimo sporná území. Skončí tak současná izolace arménské železniční sítě, na kterou se dá dostat jen přes jeden železniční hraniční přechod z Gruzie, a zároveň umožní Arménii stát se důležitou tranzitní zemí na trase koridoru spojujícího Perský záliv a Černé moře. Podobným projektem je i novostavba 205 kilometrů dlouhé tratě Qazvin – Rasht – Astara, která doplní jeden z chybějících úseků na trase severojižního koridoru z Íránu do Ruska a pro Ázerbájdžán znamená obnovení železničního spojení s Íránem. Další projekty na stavbu nových železnic jsou v rovinách politických dohod a studií proveditelnosti. Takovým projektem je i novostavba 215 kilometrů dlouhé tratě Kars – Saradak, která by spojila Turecko s izolovanou železniční sítí v Nachičevanské autonomní republice, bohaté na ložiska nerostných surovin.

Novostavby tratí tak mají být řešením pro oživení železniční dopravy v Zakavkazsku, kterému brání lité spory a konflikty mezi jednotlivými státy.

Text a foto: Martin Kalousek

„Kyklop“ znovu na kolejích

V pátek 15. května 2015 se po velmi dlouhé odmlce opět veřejnosti představila lokomotiva T 499.0002, známá pod přezdívkou „kyklop.“ Projekt lokomotiv této řady vznikl v konstrukčních kancelářích ČKD na přelomu šedesátých a sedmdesátých let 20. století. Vyrobeny byly pouze dva prototypy.

První z prototypů nesoucí označení T 499.0001 opustil výrobní závod ČKD v červnu 1974 a byly s ním prováděny prototypové zkoušky na železničním zkušebním okruhu ve Velimi (ŽZO). Od února 1977 byl nasazován na těžké nákladní vlaky v obvodu děčínského depa. Jeho „provozní život“ ukončil požár ve strojovně 23. listopadu 1979.



„Kyklopa“ T 499.0002 v čele protokolárního vlaku u příležitosti otevření muzea Českých drah v Lužné u Rakovníka zachytil 15. května 2015 objektiv Michala Roha ml. na známém fotomístě u Nového Strašecí.

Po něm již lokomotiva nebyla nikdy zprovozněna a sloužila jako zdroj náhradních dílů pro druhý prototyp.

Druhý prototyp T 499.0002 byl dokončen v lednu 1975 a od počátku byl nasazen do provozu u ČSD. Setkat se s ním bylo možné i na rychlíku Ostrava mezi Prahou a Bohumínem. Na počátku roku 1977 byl i druhý „kyklop“ předán do depa Děčín a nasazován na těžké nákladní vlaky. Tak tomu bylo až do roku 1979, kdy byl předán na ŽZO. V roce 1994 byl jako neprovozní přesunut do depa v Nymburce, kde došlo k obnově nátěru. V roce 1997 byla lokomotiva zapůjčena na výstavu do Bohumína, kde poté zůstala v péči přátel železnic. Nyní je v majetku Výzkumného ústavu železničního, který

věnoval nemalé úsilí i finanční prostředky na její renovaci a zprovoznění. Kromě historických jízd bude vozidlo využíváno i jako trakční na VÚŽ i mimo něj.

Ve své době patřily lokomotivy ke světové špičce. Bohužel výroba prototypů

Stroje této řady se mohou pyšnit několika nej:

- šlo o nejrychlejší a nejvýkonnější lokomotivu z typové řady ČKD s motory s válci o vrtání 230 mm,
- stroj T 499.0001 je držitelem rychlostního rekordu československých motorových lokomotiv – v roce 1976 dosáhl na ŽZO rychlosti 176 km/hod.,
- lokomotiva T 499.0001 byla první, která měla za nárazníky deformační prvky.

byla ukončena v době, kdy již bylo rozhodnuto o elektrifikaci většiny hlavních tratí, pro které byly lokomotivy určeny. K sériové výrobě tak již nedošlo. Pokud vás osud těchto dvou zajímavých strojů zaujal a rádi byste se s nimi seznámili podrobněji, nezbyvá než vám doporučit knihu vydanou Výzkumným ústavem železničním, ze které jsme čerpali i při tvorbě tohoto krátkého lokomotivního medailonku.

Text: Michal Roh
Foto: Michal Roh ml.

Foto měsíce



Červnové foto měsíce je tentokrát netradičně z prostředí osobní dopravy. Snímek Michala Roha ml. nám představuje dvě z vozidel dopravce KŽC Doprava přistavené ke 4. nástupišti železniční stanice Lovosice. Ta se ve dnech 5. – 6. června 2015 stala centrem oslav třicetileté existence Klubu železničních cestovatelů KŽC. Dodejme, že KŽC v posledních deseti letech zachránil před neodvratným koncem více než třicet vozidel, která by jinak pravděpodobně skončila ve šrotu. Jsou mezi nimi i dvě „bardotky“ – T 478.1215 a T 478.2065.