Cargovák
09
2018
Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

ČD Cargo je úspěšnou společností

Společnost ČD Cargo realizovala za první pololetí roku 2018 zisk před zdaněním dle mezinárodních účetních standardů (IFRS) ve výši 620 mil. Kč. Do konsolidovaného výsledku skupiny ČD pak segment nákladní dopravy přispěl čistým ziskem po zdanění ve výši 350 mil. Kč. Za první pololetí letošního roku přepravila skupina ČD Cargo na vlastní licence celkem 33,5 mil. tun zboží, což je o 1,3 mil. tun více než za stejné období loňského roku. Na tuzemském dopravním trhu se nám podařilo meziročně navýšit tržní podíl o 3 %. Rostou objemy vlastních přeprav ČD Cargo v Polsku a naše vlaky jsou stále častěji vidět také v Rakousku, Německu a v dalších zemích.

Negativně přitom výsledky ČD Cargo ovlivňuje silnější kurz CZK / EUR a růst cen elektrické energie i nafty, což bylo částečně kompenzováno úsporami ostatních nákladových položek. V souladu s koncepcí obnovy a udržitelnosti parku železničních kolejových vozidel investovala společnost větší prostředky do obnovy, modernizace a údržby svých lokomotiv a nákladních vozů. Další nákupy a modernizace nás čekají v blízké budoucnosti. Pro plánovaný objem investic je zároveň nezbytné zajistit dodatečné externí financování. ČD Cargo využilo stávajících příznivých podmínek na finančních trzích a 20. července 2018 emitovalo sedmileté dluhopisy v nominální hodnotě 1 mld. Kč.

Michal Roh

OBSAH

03
Přepravili jsme seno ze Šumavy
Vlaky ČD Cargo je mnohdy přepravováno skutečně netradiční zboží

04
Lokomotivy řady 372/180 DB
Provoz vlaků ČD Cargo na hraničním přechodu Děčín – Bad Schandau je nemyslitelný bez "bastardů" řady 372.

20. srpna 2018 byla slavnostně podepsána smlouva na dodávku deseti lokomotiv TRAXX F160 MS3. Za ČD Cargo smlouvu podepsali Ivan Bednárik, předseda představenstva (vlevo vpředu) a Bohumil Rampula, člen představenstva odpovědný za úsek obchodu. Za společnost Bombardier kontrakt stvrdili podpisem Michael Fohrer, předseda představenstva společnosti Bombardier Transportation a současně její prezident pro region střední a východní Evropy, Ruska, Izraele, SNS a Číny (vpravo vpředu) a Peter Ammnn, ředitel projektů pro uplatnění na nákladních koridorech (vlevo vzadu). Slavnostního aktu se zúčastnil i Pavel Krtek, předseda dozorčí rady ČD Cargo (vpravo vzadu). **Foto: Michala Grünbaum**

Rozšiřujeme park interoperabilních lokomotiv

V průběhu srpna letošního roku společnost ČD Cargo uzavřela dva významné kontrakty na dodávky nových interoperabilních lokomotiv.

Na přelomu roku 2018/2019 pořídí ČD Cargo další čtyři vícesystémové lokomotivy Vectron, které doplní osm již pořízených hnacích vozidel stejné řady od společnosti Siemens.

Flotila interoperabilních lokomotiv ČD Cargo se v letech 2019 a 2020 dále rozroste o deset lokomotiv Traxx MS3. Jedná se o inovovaný produkt úspěšné řady Traxx MS, které společnost Bombardier prodala již více než 2 250 strojů. Počet těchto lokomotiv bude možné na základě smluvní opce s využitelností do roku 2022 rozšířit o dodávku dalších až 40 kusů.

Slavnostnímu podpisu smluv předcházela tvrdá obchodní jednání o dílčích podmínkách, cenách lokomotiv a harmonogramu jejich dodávek. Výsledné podmínky přinášejí win-win řešení pro všechny strany. Dodávky lokomotiv pro nejvýznamnějšího tuzemského nákladního železničního dopravce v České republice ještě více zviditelní Vectrony a Traxxy ve středoevropském regionu, naše společnost naopak získá nejmodernější lokomotivy na trhu, které podpoří strategii expanze značky ČD Cargo do zahraničí.

Aktuálně již ČD Cargo disponuje licencemi pro realizaci přeprav v Polsku, Rakousku, na Slovensku i v Maďarsku a odpovídající vozidlový park nám umožní tyto licence naplno využít. V některých zemích je dokonce nasazení moderních lokomotiv nezbytnou podmínkou pro realizaci přeprav. Lokomotivy jsou tedy primárně pořizovány pro mezinárodní přepravy, kde díky své vysoké tažné síle i provozní rychlosti naplno využijí svůj potenciál a umožní vozbu těžkých vlaků na dlouhé přepravní vzdálenosti s vyšší efektivitou a bez nutnosti přepřahů. Interoperabilní lokomotivy budou provozuschopné v tuzemsku a dále ve všech okolních státech a v Maďarsku, přičemž tento paket zemí lze ještě rozšířit o Slovinsko a Chorvatsko. Lokomotivy budou mít implementován rovněž evropský vlakový zabezpečovací systém a další moderní technologie, díky nimž vyhoví podmínkám evropské legislativy.

Pořízení interoperabilních lokomotiv je plně v souladu se schválenou koncepcí obnovy a udržitelnosti parku železničních kolejových vozidel ČD Cargo. Řada našich lokomotiv je již vzhledem ke své morální a technické

Vizualizace: Bombardier

zastaralosti na hranici své životnosti a jejich další modernizace a údržba se již jeví jako neekonomická. Do budoucna máme v plánu postupně odstavovat méně spolehlivé lokomotivy a nahrazovat je moderními a modernizovanými stroji, které splňují požadavky našich zákazníků a jsou zároveň šetrnější k životnímu prostředí.

Nákup moderních interoperabilních lokomotiv je dlouhodobou investicí do budoucnosti a konkurenceschopnosti ČD Cargo na evropském dopravním trhu. Zároveň bude nezbytné pro tuto investici v řádech desítek milionů eur zajistit adekvátní způsob financování a maximalizovat využití těchto lokomotiv. Nákupem lokomotiv tedy tato akce nekončí, ale v podstatě teprve začíná. Teď bude společným úkolem provozního a obchodního úseku najít nejvhodnější model nasazování těchto lokomotiv na vhodné obchodní případy. Snad již brzy budeme tyto lokomotivy ve spolupráci s našimi dceřinými společnostmi a terminály kombinované dopravy v Brně a Lovosicích pravidelně nasazovat na přepravy z/do severoněmeckých přístavů, Koperu, Rakouska, na Belgický Xpress a další profitabilní relace.

Petra Slováčková

Kůrovec řádí i na Vysočině

Kůrovec, jedno z nejzávažnějších témat posledních let nejen v České republice. Kalamita způsobená lýkožroutem smrkovým postihla nejen státní lesy. Škůdce nejvíce zasáhl oblast severní a střední Moravy a Slezska, tedy Moravskoslezský, Olomoucký a Zlínský kraj. Zasažené jsou však i okresy Třebíč, Znojmo, Jihlava a Jindřichův Hradec. Situace s lýkožroutem není dobrá ani v podhůří Šumavy a Českého lesa v Jihočeském a Plzeňském kraji.

Nejen pro dopravce ČD Cargo to v některých lokalitách znamená nárůst nákladní dopravy až o 100 %. Ze strany Správy železniční dopravní cesty je mnohdy také nutná i obnova některých nepoužívaných nákladišť nebo dlouhodobě nepoužívaných manipulačních kolejí.

V první polovině letošního roku začaly Lesy České republiky s masivní těžbou na Jindřichohradecku a také v oblastech v okolí Telče, Dačic a Jemnice. Donedávna sporadická nákladní doprava do těchto lokalit se za poslední měsíce navýšila do maximální možné míry. Dopravce ČD Cargo, aby vyhověl požadavkům zákazníků, musí využít maximální kapacitní možnosti nakládacích stanic. Stejný důraz je kladen na četnost pravidelných obsluh, aby byla pokud možno co nejvíce využita kapacita manipulačních vlaků. Ještě v roce 2017 měla dopravna Jemnice celkem zanedbatelný měsíční obrat jednotlivých vozových zásilek a některé měsíce na zdejší „lokálku“ manipulační vlak nezavítal vůbec. V letošním roce je spoj Mn 82450/82455 veden každé úterý a čtvrtek, a to zpravidla dvojicí strojů řady 742. Obdobná situace je na lokální trati z Kostelce u Jihlavy do Slavonic, kde četnost jízdy Mn 82840/82650 pro letošní grafikon je také stanovena na úterý a čtvrtek. Podobně jako do Jemnice, i do Slavonic je „manipulák“ veden dvěma stroji řady 742 nebo 731, neboť zdejší lokálka se vyznačuje nejen náročnými sklonovými poměry, ale i četnými nechráněnými přejezdy, které do značné míry omezují rychlost vlaku.

Dvojice lokomotiv 742.129+440 provádí v dopravně Jemnice přístavbu prázdných vozů na manipulační místo.

Text a foto: Antonín Němeček

◀ **Běžný obrázek** posledních měsíců, dokumentuje na maximum vytížený spoj ČD Cargo. Na pozadí patrné kůrovcem poničené lesy. Snímek byl pořízený v traťovém úseku Dačice – Telč.

Výluka na Rakovnicku

Od 17. srpna do 15. října probíhá na trati Beroun – Rakovník nepřetržitá výluka za účelem opravy železničního svršku. Dopravce ČD Cargo musel veškerou zátěž pro Rakovnicko přesměrovat přes Kladno, přičemž maximálně využil tamních tras manipulačních vlaků. Většina tzv. ucelených vlaků v relaci Lenzing – Rakovník (příjemce Procter & Gamble – Rakona, s.r.o.) byla přesměrována do pozdních večerních hodin s využitím náležitostí z pracoviště ČD Cargo Kralupy nad Vltavou.

Další a v tomto případě mimořádnou ucelenou soupravu bylo možné sledovat hned v prvních dnech nepřetržité výluky, a to 20. srpna 2018 ve večerních hodinách. Jednalo se o ucelenou soupravu mletého vápence z Vápenky Vitošov s určením přímo na manipulační místo ve stanici Rakovník.

Dalšími přepravami byly též jednotlivé vozové zásilky pro oblast Rakovnicka, např. uhlí do uhelných skladů, jež se nacházejí v Krupé. Dále, jak dokládá snímek lokomotivy 755.001, byl manipulační vlak využit na tzv. přetěž z ucelené soupravy Lenzing – Rakovník. V tomto případě jde u dopravce ČD Cargo o nespornou výhodu, kdy lze využít volnou kapacitu manipulačních vlaků a spoj vytížit i vozy, které nelze kvůli překročenému normativu hmotnosti odklonových vlaků zařadit do ucelených souprav. Dodejme, že již zmíněného 20. srpna 2018 vedl manipulační vlak zástupce prototypu „catrů“ – stroj 755.001, který je denně využíván nejen v oblasti Kralup nad Vltavou, ale i Kladna nebo Neratovic.

Text a foto: Antonín Němeček

Přepravili jsme seno ze Šumavy

Letošní horké a suché počasí výrazně změnilo naši krajinu. Tam, kde se dříve zelenaly louky, jsou dnes vyprahlé plochy se suchou trávou. Již v průběhu léta se proto začal projevovat nedostatek píce pro krmení dobytka. Sucho nepostihlo všechny regiony stejně. Na severu jsou na tom hůře než na Šumavě, což je důvodem, proč se na naši společnost obrátila společnost AGROME Horní Police s požadavkem na převezení balíků sena z Černé v Pošumaví do České Lípy.

Nakládka sena probíhala ve stanici Černá v Pošumaví

Zákazník chtěl začít vozit hned, proto na přípravy moc času nebylo. Po odsouhlasení ceny regionální obchodní manažerka Jitka Kotálová vše projednala s provozní jednotkou, za zákazníka objednala vozy a zajistila i vyplnění nákladních listů. Součástí kontraktu bylo i sjednání zálohových plateb.

Do jednoho vozu Laails se vešlo 54 balíků sena.

První dva vozy řady Laails byly v Černé v Pošumaví naloženy v úterý 21. srpna 2018 zhruba za tři hodiny. Jednalo se o zkoušku, doba dalších nakládek již byla výrazně kratší. Oproti původním předpokladům se do jednoho Laailsu vešlo jen 54 balíků. 23. srpna byly vozy manipulačním vlakem odvezeny přes Kájov do Českých Budějovic, odkud byly opět pravidelnými vlaky přepraveny přes Prahu-Libeň a Děčín do České Lípy, kde byly vozy hned po příjezdu v sobotu vyloženy. Zbývá dodat, že nakládku i vykládku balíků sena si zajistil zákazník svými mechanismy. Celkem zákazník po železnici přepraví 800 balíků sena, což představuje 15 vozů řady Laails.

Přeprava sena je ukázkou spolupráce regionální obchodní manažerky s provozní jednotkou České Budějovice. Zafungovala i spolupráce v rámci obchodu s Boleslavem Tomšíkem, který koordinuje cenotvorbu v komoditě potraviny a zemědělské výrobky. Kromě požadavků na vozy byl celý obchodní případ zrealizován bez jakékoliv další potřeby navýšení kapacit. K plné spokojenosti zákazníka se podařilo zrealizovat přepravu pro železnici poměrně neobvyklého druhu zboží. Je to výborná reference pro další klienty. Skutečně umíme přepravit cokoliv – kamkoliv.

Michal Roh
Foto: Bedřich Jareš

Přeprava nápojů do Maďarska

Česká pobočka společnosti PepsiCo patří k dlouholetým zákazníkům ČD Cargo, pro kterého zajišťujeme přepravy stolní vody TOMA.

Ta se poprvé v železničních vozech objevila v roce 1999, kdy byly zahájeny přepravy z Teplic nad Metují do skladů v Kouřimi. V posledních letech jsme tuto vodu přepravovali z Teplic nad Metují do Prahy a do slovenských Malacek. V cílové stanici Praha-Libeň zajišťovalo ČD Cargo překládku vody na kamion a také její odvoz po silnici do výrobního závodu ve Vysočanech.

Letošní rok přinesl řadu změn. Tou nejvýznamnější byla změna cílové stanice. 13. dubna 2018 totiž dojely první vozy do železniční stanice Praha-Hostivař, odkud byly přistaveny na vlečku distribučního centra společnosti PepsiCo. Do zprovoznění a modernizace firma investovala více než 8 mil. Kč. Definitivně tak skončily překládkové práce v Praze-Libni. K výše uvedeným tradičním přepravám přibyla na konci letošního června přeprava nápojů z Prahy do Budapešti. *„Vlaková souprava se na svou cestu vypraví z železniční stanice Praha-Hostivař do cílové destinace Budapešť-Kikötö Ferroport v Maďarsku, kde pro změnu probíhá překládka v tamním přístavním překladišti a následné dodání zboží do skladů firmy Pepsi Hungary,“* uvedl v tiskové zprávě Václav Pavlík, projektový manažer logistiky PepsiCo ČR. Doplňme, že souprava „nápojového“ vlaku je tvořena zpravidla dvaceti krytými vozy řady Habbillns, přičemž do jednoho vozu je nakládáno 48 europalet. Slovenský úsek zajišťuje pro ČD Cargo dopravce Carborail, maďarský pak Rail Cargo Hungary. Do některých spojů byly na konec soupravy zařazeny vozy s nápoji do Malacek. Ty byly odvěšeny ve stanici Brno-Maloměřice a běžnou vlakotvorbou dopraveny do stanice určení.

Na Slovensku zajišťuje vozbu vlaku dopravce Carborail.
Foto: Peter Melicher

Manipulace se zbožím v terminálu Ferroport v Budapešti
Foto: Archiv PepsiCo

V neděli 9. září odjel z Prahy-Hostivaře poslední letošní vlak s nápoji do Budapešti. Důvodem je sezónnost těchto přeprav, které nyní v omezeném objemu stačí pokrýt silniční dopravci. Nový spoj významně odlehčil rekonstruované dálnici D1, neboť po železnici bylo přepraveno okolo 20 tisíc tun zboží. Vlaky ČD Cargo tak nahradily jízdu 800 kamionů (v obou směrech 1 600).

Michal Roh

Představujeme lokomotivy ČD Cargo (9.)

Lokomotivy řady 372/180 DB

V polovině osmdesátých let byla provedena elektrifikace hraničního přechodu Dolní Žleb/Bad Schandau v tehdejší NDR. To přineslo nutnost vyřešit problém styku dvou rozdílných trakčních systémů 3 kV ss v Československu a střídavou jednofázovou soustavou 25 kV~50 Hz v Německé demokratické republice. Situace se zprvu provizorně řešila přetahem motorovými lokomotivami a následným přepřahem za elektrickou lokomotivu, trvalého řešení však bylo dosaženo až výrobou nových dvojsystémových lokomotiv. Jejich původní označení na československé straně znělo ES 499.2, ale díky přechodu na nový označovací systém dle UIC byl prototyp v roce 1988 již stavěn pod novým označením 372 a druhý prototyp pro německou stranu pod označením 230 DR. Lokomotivy byly konstruovány jako rychlíkové s možností využití i ve vozbě mezinárodních nákladních expresů a toto určení jim zůstalo i po rekonstrukci některých strojů na řadu 371 pro rychlíkovou vozbu ČD.

Lokomotiva 372.008 se ještě v původním nátěru vrací s prázdnou soupravou autovozů zpět z Falkenbergu do České republiky. **Foto: Michal Roh ml.**

I když jsou tyto lokomotivy vizuálně téměř shodné s ostatními stroji Škoda II. generace, je na nich použito mnoho zastaralých dílů. Hlavním rozdílem je použití kontaktní odporové regulace výkonu principiálně stejné, jako mají řady 150 a 350. K jejímu osazení došlo na základě požadavků východoněmecké strany, která se spolupodílela na návrhu koncepce lokomotivy a měla výhrady vůči pulzní regulaci, jež podle nich nebyla ještě v provozu dostatečně ověřena. Navíc se vyznačovala vyšší hmotností než odporová regulace, takže se německá strana obávala neúměrného zatížení tratí. Kvůli tomuto rozhodnutí se staly nové lokomotivy zastaralými již v době jejich vývoje. Vzhledem k tomu, že z pětatřicetikusové série měla německá strana podle dohody odebrat 20 lokomotiv, musel výrobce na jejich argumenty přistoupit. Technická zastaralost v moderní skříni dala příčinu i vzniku jejich přezdívky „**bastard**“. Ani německá přezdívka lokomotiv není příliš lichotivá, zní „Böhmische Knödel“, čili „český knedlík“.

Ještě v roce 2014 jsme se v Elbtalu mohli setkat s lokomotivami řady 180 DB. **Foto: Michal Roh ml.**

Lokomotivní skříň svým provedením odpovídá řadě 263 a odtud je převzata i koncepce chlazení se žaluziemi v pravé bočnici. Základ tvoří ocelový hlavní rám, jehož čelníky nesou tažné a narážecí ústrojí. Na lokomotivním rámu je postavena kostra skříně, pokrytá signovanými ocelovými pláty. Jedna bočnice je opatřena čtyřmi hranatými okny, z nichž dvě prostřední okna jsou otevíratelná. Na druhé bočnici jsou otvory pro žaluzie. Střecha lokomotivy je sestavena ze střech kabin strojvedoucího, centrálního bloku s odporníky a dvou dílů mezi kabinami a sekcí odporníků. Lokomotivní skříň je otočnými čepy spojena se dvěma hnacími dvounápravovými podvozky typizované konstrukce ŠKODA. Podvozkový rám je svařen z dvou ocelových podélníků, dvou čelníků a středního příčníku s otočným čepem. Ten zasahuje do podvlečeného příčníku, který je uchycen pod hlavním rámem a prochází pod podvozkovým rámem. Dvojkolí jsou v rámu podvozku vedena svislými vodicími čepy, procházejícími pružinami primárního vypružení a zasahujícími do ramen ložiskové skříně. Na nápravách je nalisováno ozubené kolo nápravové převodovky, kola jsou hvězdicová. Vypružení je dvoustupňové, primární vypružení zajišťují spirálové ocelové pružiny doplněné ve svislém směru zařazenými hydraulickými tlumiči, sekundární vypružení zajišťují rovněž vinuté ocelové pružiny. Kmitání pružin sekundárního vypružení je tlumeno ve svislém i příčném směru hydraulickými tlumiči. V rámu podvozku jsou proti sobě pevně uloženy dva trakční motory. Stlačování vzduchu zajišťuje pouze jeden hlavní kompresor typu K 3 Lok-2. Lokomotiva disponuje mechanickou ruční brzdou, samočinnou tlakovou, přímočinnou a elektrodynamickou brzdou. Ruční brzda působí na levá kola obou dvojkolí přilehlého podvozku. Samočinná tlaková brzda soustavy DAKO DK-GP je řízena dvěma brzdiči DAKO BS2. Ty byly použity proto, že elektrický brzdič DAKO BSE neměl mezinárodní homologaci. Přímočinná brzda je ovládána dvojicí brzdičů DAKO BP. Německá verze lokomotivy je vystrojena brzdou Knorr.

Bez lokomotiv řady 372 si dnes provoz vlaků ČD Cargo v labském údolí není možné představit. **Foto: Michal Roh ml.**

Lokomotiva 372.008 s atypickým reflektorem Tramex **Foto: Petr Říha**

Lokomotiva je na obou systémech řízena odporovou regulací. Nepřímý kontrolér spíná elektropneumatické stykače – na stejnosměrném sériovém zapojení trakčních motorů má lokomotiva 27 jízdních stupňů a na sérioparelelu dalších 17, na každém hospodárném stupni lze zařadit ještě 5 šuntů. Trakční odporník je trvale zatížitelný fechralový, využívá se i pro plynule řízenou cize buzenou nezávislou EDB o výkonu 2 200 kW. Při jízdě na střídavé napájecí soustavě je obvodům lokomotivy předřazen transformátor a olejem chlazené diodové usměrňovače. Aby lokomotivy měly přechodnost i na německé železnice, jsou vybaveny kromě mobilní části liniového zabezpečovače LS IV/I i německým bodovým zabezpečovačem PZ 80 a rychloměrem Metra GMR.

V průběhu let dostaly lokomotivy některá dílčí vylepšení, jako statický dobíječ, bezpečnostní okna, radiostanici s GSM-R nebo klimatizaci kabin strojvedoucího, přesto jde stále o zastaralé a poruchové stroje, navíc s mnohdy unikátními a těžko sehnatelnými náhradními díly. Německá strana všechny lokomotivy řady 180 odstavila v roce 2015, některé sešrotovala a některé prodala společnosti TSS Cargo. Pouze lokomotiva 180.014 se dostala do železničního muzea ve Weimaru, kde obdržela původní lak i označení DR 230.014. U ČD Cargo jezdí po nešťastném požáru 372.009 pouze 8 lokomotiv. Přestože jsou na výkonech nahrazovány řadou 383, stále jsou pro provoz v německém příhraničí nezbytné a počítá se s nimi i v budoucnu, o čemž svědčí plánovaná instalace zabezpečovače ETCS.

Text: Petr Říha

Technické údaje	
Výrobce	ŠKODA Plzeň
Tovární značení	76 E 1
Rok výroby	1988, 1991
Vyrobeno ks	35
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'
Trakční systém	3 kV ss; 15 kV~16,7 Hz
Délka přes nárazníky	16 800 mm
Služební hmotnost	84 t
Regulace výkonu	odporová
Typ trakčních motorů	AL 4542 FnT
Maximální tažná síla	243 kN
Trvalý výkon	3 080 kW
Maximální rychlost	120 km/h

Zájmy a záliby zaměstnanců ČD Cargo (9.)

Drezíny v Jugowicích, aneb zájmy zaměstnanců trochu jinak

Dnešní díl seriálu představující různé zájmy a záliby bude trochu netradiční. Protentokrát ho nepojmeme jako rozhovor, ale jako reportáž z velice zajímavé akce, které se zúčastnili tři kamarádi pracující na železnici, ačkoliv každý v jiné firmě.

Martin Marek pracuje jako strojvedoucí naší společnosti v Týništi nad Orlicí, Tomáš Ságner jako signalista ve stanici Meziměstí a Jan Hlaváček, který je zaměstnán u Českých drah v Hradci Králové také jako strojvedoucí. Všechny tři spojuje nejen profese železničáře, ale také zájem o železnici a cestování. Proto se také Martin, Tomáš a Honza vypravili 21. července 2018 na Mistrovství Polska v závodech ručních drezín, jehož 16. ročník se konal v polských Jugowicích, obci nedaleko našich hranic v Sovích horách.

Stanice Jugowice se nachází na zrušené železniční trati Jedlina Zdrój (Bad Charlottenbrunn) – Wrocław, konkrétně v úseku Jedlina Zdrój – Swidnica, který bývá také nazýván Weistritztalbahn. Tento poslední úsek byl pro veřejnost otevřen 1. října 1904. Provoz vlaků přes Jugowice byl zastaven v roce 1989, proto spolku Sowigórskie Bractwo Kolejowe nic nebrání pořádání podobných závodů.

Marek, Tomáš a Honza nastoupili v kategorii OPEN. Soutěžní dráha je dlouhá 400 metrů a při první jízdě dosáhl Tomáš s Martinem času 1,27,72 min, což znamenalo 15. místo. Druhou jízdu absolvoval Tomáš Ságner s Janem Hlaváčkem a s časem 1,30,03 min se umístili devatenáctí. Celkem se soutěže v kategorii OPEN zúčastnilo 45 družstev, počet jízd nebyl omezen. *„Zatím nejlepšího výsledku jsme dosáhli v roce 2010, kdy jsme se s časem 1,23,00 umístili s Martinem na druhém místě. To jsme ovšem soutěžili v kategorii 14 – 18 let,“* říká Tomáš Ságner a Martin Marek jej doplňuje: *„Letos tady byli i další závodníci z České republiky, ale ti se v kategorii TWARDZIEL zúčastnili ve čtyřech osobách jízdy na 1 100 metrů. Umístili se na druhém místě s časem 2,41,00 min.“* Po dalších staničních kolejích jezdily různé, většinou po domácku vyrobené motorové drezíny. *„Většinou mají motor s Fiatu 126p nebo nějaké motorky. Další díly si majitelé vyrobili sami nebo je našli ve sběru. Od nás z České republiky zde byl spolek z Letohradu se svojí šlapací drezínou a spolek z Děčína s ruční pákovou drezínou,“* přibližuje dění v Jugowicích Tomáš.

„Z Jugowic je to jen kousek na hrad Grodno, který jsme letos také navštívili. Hrad se stále ještě opravuje, ale i tak jsme si tu mohli prohlédnout třeba výstavu mučicích nástrojů, rytířskou zbroj nebo výstavu vycpaných zvířat. Z vysoké hradní věže byl výhled na přehradu Zagórze Śląskie a také na plochu stanice Jugowice, kde probíhaly závody,“ zakončuje popis zajímavého výletu Martin Marek. A my dodejme, že železnice je zpravidla cílem i dalších výletů těchto železničářů. Například na webu www.railtrains.sk si můžete prohlédnout zajímavou fotoreportáž Tomáše Ságnera z výletu za železnicemi do Švýcarska.

Michal Roh

Společná fotografie před zvláštní jízdou na motorové drezíně
Foto: archiv Tomáš Ságner

Martin Marek s Tomášem Ságnerem dojíždějí do cíle první jízdy. **Foto: Jan Hlaváček**

Proběhlo školení vedoucích zaměstnanců

Jak jsme vás již informovali v květnovém Cargováku, od března do června probíhala v České Třebové, Ústí nad Labem a Ostravě vzdělávací akce, které se zúčastnili všichni ředitelé odborů GŘ ČD Cargo, a.s., ředitelé provozních jednotek, středisek oprav kolejových vozidel, včetně ředitele Řízení provozu Česká Třebová a ředitelky Odúčtovny přepravních tržeb Olomouc, a dále vedoucí provozních pracovišť a opraven kolejových vozidel. Jednalo se o vzdělávání v manažerských dovednostech v rámci projektu Podnikové vzdělávání ČD Cargo, a.s., podpořeného z prostředků Evropské unie.

Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Školení vedoucích zaměstnanců, primárně určené pro ty vedoucí zaměstnance, kteří již mají vlastní manažerské zkušenosti, a jehož cílem je jejich schopnosti a dovednosti zdokonalovat a rozvíjet, vedly dvě externí lektorky s dlouhodobou praxí, paní Jana Kaněvová a Lenka Kolajová. Každý účastník absolvoval 5 školicích dní, což činilo dohromady 40 hodin výuky. Vzdělávání bylo rozděleno do tří částí – „Komunikace, vyjednávání a argumentace“, „Vedení týmu“ a „Psychologie při komunikaci se zaměstnanci“.

Výuka byla vedena převážně koučujícím způsobem a pomocí interaktivních metod s důrazem na neustálé získávání zpětné vazby od účastníků. Bylo využíváno příkladů z praxe, moderovaných diskusí, individuálních a skupinových řešení modelových situací a případových studií. Cílem bylo přiblížit témata co nejvíce praxi a zkušenostem účastníků. Myslíme si, že se to podařilo. Potvrdily to nejen hodnotící dotazníky účastníků, které nám poskytly v drtivé většině pozitivní zpětnou vazbu ohledně přínosu školení pro práci. Velmi kladně byla účastníky hodnocena převážně kvalita výuky a vystupování přednášejících lektorek, současně také příjemná nálada a přátelská atmosféra, které panovaly během školení v každé skupině. Velmi dobře byla posouzena i organizace školení. Účastníci též ocenili rozdělení do skupin, ve kterých měli možnost se setkat s kolegy v jiném složení než na svých pravidelných poradách.

V srpnu byla poskytovatelem dotace schválena změna projektu, která umožňuje proškolit ještě jednu skupinu vedoucích zaměstnanců. Vzdělávací akce se uskuteční na podzim tohoto roku.

Text a ilustrační foto: Jiří Koukol

Personální oddělení odpovídá

Z jakého důvodu mám doručit personálnímu pracovišti potvrzení o studiu dětí?

Potvrzení o studiu jsou každým rokem požadována nejen pro účely ponechání nároku na zaměstnanecké jízdní výhody, ale i pro daňové účely.

Touto cestou informujeme zaměstnance, že je jejich povinností potvrzení o studiu pro školní rok 2018/2019 doručit

a) **v originálu na mzdovou účtárnu do 30. 9. 2018**, pokud uplatňují slevu na dani na děti ve věku 18 – 26 let,

b) **na příslušné personální pracoviště do 31. 10. 2018**, pro účely ověření nároku na ponechání zaměstnaneckých jízdních výhod, a to u dětí, které dosáhnou 16 let do 28. 2. 2019. V případě dětí starších 18 let je dostačující kopie potvrzení. Pokud nebude potvrzení o studiu doloženo v uvedeném termínu, není doložen nárok na poskytnutí jízdních výhod a po stanoveném termínu bude dítěti automaticky zneplatněna aplikace železniční průkazka, a to do 31. srpna 2019.

Zaměstnanci na svou povinnost byli upozorněni i v srpnových výplatních lístcích.

Věra Drncová

Přepravy obilovin z Náměště nad Oslavou do Krahulova

Již druhým rokem probíhají na Vysočině sezonní přepravy obilovin mezi Sedlcem u Náměšti nad Oslavou a silem v Krahulově.

Tyto přepravy jsou zajímavé hned z několika důvodů. Především jde o přepravy na velmi krátkou vzdálenost, neboť ze stanice Náměšť nad Oslavou do stanice Krahulov je to po kolejích jen 26 kilometrů. Na takto krátkých relacích se proti silniční konkurenci železnice obvykle prosazuje jen velmi obtížně a realizace těchto přeprav je proto velkým úspěchem obchodníků ČD Cargo. Další zajímavostí je použití soukromé lokomotivy na „první míli“ této relace mezi skladem firmy ADW v Sedlci a stanicí Náměšť nad Oslavou. Tou je „prasátko“ 701.735 pana Jaromíra Peštála ze Sedlce. A v neposlední řadě stojí za zmínku, že zákazník se na ČD Cargo obrátil prostřednictvím webové kampaně www.1vagon.cz.

Pan Peštál si pořízením této lokomotivy z blíže neuvedené brněnské vlečky před třemi lety doslova splnil svůj klukovský sen, mít vlastní lokomotivu. Po zakoupení byl léta nepoužívaný stroj neschopný provozu a vyžadoval důkladnou opravu, kterou si její majitel provedl víceméně sám. V loňském roce pak zprovozněnou lokomotivu, kterou pojmenoval „Barborka“ podle své dcery, zapojil do nových přeprav sklizených obilovin ve výše zmíněné relaci. „Barborka“ v letní sezoně od července do září během žní stahuje zpravidla dvakrát týdně naloženou soupravu devíti dvounápravových samovýsypných vozů ČD Cargo řady Tdgns z nakládacího místa, které leží na vojenské vlečce na letiště v Náměšti nad Oslavou. Sklonové poměry trasy jsou pro tuto malou lokomotivu výhodné, neboť ložené vozy jsou po vlečce do přípojné stanice v Náměšti sváženy po spádu.

Lokomotiva 701.735 na vlečce poblíž Vícenic 9. července 2018. Za lokomotivou je výjimečně řazeno 17 vozů.

Vlak 55210, vedený přípřeží lokomotiv 742.129 a 334, právě dne 20. července 2018 opustil Náměšť nad Oslavou směr Krahulov. Vpravo leží koleje vlečky, po které přijely ložené vozy z místa nakládky v Sedlci.

V Náměšti nad Oslavou zásilku přebírá lokomotiva a náležitosti ČD Cargo, které jí po trase, kudy jinak pravidelné nákladní vlaky nejezdí, přepraví do nedalekého Krahulova. Zde jsou vozy přistaveny na vlečku zdejšího sila, kde jsou sklizené obiloviny uskladněny před dalším prodejem k našim nebo i zahraničním – a to mnohdy velmi exotickým – spotřebitelům. Loni bylo takto odvezeno 1 530 tun ječmene a částečně i pšenice, letos je očekáván zhruba stejný objem. To mimo jiné znamená odlehčení zdejší sítě regionálních silnic od několika desítek jízd silničních souprav a tedy významný přínos ČD Cargo ke zlepšování životního prostředí na Českomoravské vysočině.

Ječmen je ve srovnání podle osevní plochy čtvrtou nejrozšířenější zemědělskou plodinou na světě po pšenici, rýži a kukuřici. Každoročně se ve světě sklidí kolem 150 milionů tun ječmene. Nejvíce se jej vypěstuje v Rusku, Německu, Francii, Kanadě a Španělsku. V České republice zaujímá po pšenici druhé místo mezi obilovinami. V Česku se nejkvalitnější druhy ječmene pěstují na Hané, zejména na Vyškovsku, a pak v okolí Mělníka. V dnešní době se většina vypěstovaného ječmene, zejména ozimý ječmen, používá ke krmným účelům. Nejkvalitnější část produkce – v České republice asi 30 % jarních ječmenů – slouží k výrobě sladu a tedy pro výrobu piva.

Text: Martin Boháč
Foto: Ladislav Otoupal

Lokomotivy řady 221

V Německu se na vlacích partnerů ČD Cargo vyskytuje řada zajímavých lokomotiv, neboť u velkého počtu zdejších privátních dopravců je dodnes v provozu kromě nejmodernějších strojů i řada strojů historických. Ostatně první díl našeho volného cyklu jsme začali právě německými „modrými tygry“, a v tomto čísle budeme pokračovat další zajímavou německou motorovou lokomotivou. Tentokrát jde o historické dieselhydraulické lokomotivy řady 221, původně – před rokem 1968 – řady V 200.1.

Tato řada, vyrobená v počtu 150 kusů v letech 1962 – 1965 firmou Krauss-Maffei, disponuje dvěma dvanáctiválcovými naftovými motory MTU o celkovém výkonu 1 986 kW pohánějícími čtyři nápravy přes hydrodynamický přenos výkonu. Ten byl v těch dobách v obou německých státech u traťových i posunovacích lokomotiv velmi oblíbený a hojně používaný.

Prototyp lokomotivy V 200 vznikl v lokomotivce Krauss-Maffei v roce 1953 a veřejnosti byl poprvé představen 20. června 1954 na veletrhu v Mnichově. Následovaly jej další čtyři předsériové stroje. Stroj okamžitě vzbudil pozornost nejen svým vzhledem, který na své nadčasovosti neztratil nic ani po pětašedesáti letech, ale i technickými parametry. Především nízkou celkovou hmotností v poměru k výkonu, která díky použitému hydraulickému přenosu dovolila lokomotivu o výkonu 2 000 hp (odsud plyne i označení V 200) postavit jako čtyřnápravovou, se dvěma motory po 1 000 hp. Lokomotiva řady V 200 tak představovala pozoruhodnou ukázku západoněmeckého hospodářského zázraku a špičkových schopností západoněmeckého průmyslu pouhých osm let po ničivé druhé světové válce. Každopádně ale ani takto špičková motorová lokomotiva nepřinesla náhradu parních lokomotiv, především v těžké rychlíkové dopravě, kdy nedosahovala parametrů lokomotiv řady 01. Každopádně objednáno bylo celkem 81 sériových strojů, z nichž 61 dodala firma Krauss-Maffei a 20 MaK. Dodávky proběhly v letech 1956 a 1957. Tyto sériové lokomotivy disponovaly výkonem 2x 1 100 hp.

V roce 1960 následovala zakázka na dalších padesát lokomotiv vylepšeného provedení V 200.1. Tyto lokomotivy se od svých předchůdkyň odlišovaly především zvýšeným výkonem 2x 1 350 hp, které konečně těmto lokomotivám umožnily plnohodnotně nahradit parní trakci v čele rychlíků. Byly dodány v letech 1962 – 1965 a nesly označení V 200.101 – 150, po roce 1968 221.101 – 150. Šlo zároveň o poslední dvouagregátové lokomotivy pro DB.

Provozní osudy obou verzí byly velmi podobné. Svému původnímu účelu, tedy vozbě rychlíků, nesloužily díky velmi rychle postupující elektrizaci hlavních tratí DB příliš dlouho, a již během sedmdesátých let byly přesouvány na výkony v nákladní a regionální osobní dopravě. Jejich konec u DB přišel v polovině osmdesátých let 20. století, řada 220 zde dojezdila v roce 1984 a řada 221 o tři roky později, v roce 1987. Lokomotivy obou řad jezdily i mimo Německo. Již v padesátých letech objednaly jugoslávské železnice tři tyto lokomotivy a ve Velké Británii byla vyráběna licenční verze řad 42 a 43, patřičně upravená pro ostrovní zmenšený profil. Dále se do zahraničí dostaly i lokomotivy vyřazené od DB. V osmdesátých letech bylo sedm lokomotiv řady 220 prodáno do Švýcarska, tyto lokomotivy byly v roce 1997 prodány soukromým dopravcům zpět do Německa. Další lokomotivy byly prodány do Albánie, kde byly v průběhu války v roce 1999 zničeny.

V Německu se do dnešních dní zachovalo nemálo strojů obou řad, a to jak v muzejních sbírkách, tak i u menších dopravců, přičemž se mnohdy využití lokomotiv v muzejnictví i nákladní dopravě prolíná. Na vlacích směřujících do nebo z České republiky se tak v Německu může objevit celá řada těchto strojů, a to mnohdy v roli dodavatele trakce pro většího dopravce, který jinak provozuje jen moderní lokomotivy. V Elbtalu se tak mohly i mohou objevit například stroje 221.147 Bentheimer Eisenbahn, 221.105 a 134 RTS nebo 221.121 a 124 SGL. Ale asi nejzajímavějším případem je stroj 221.136, patřící firmě Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP), která na německém území zajišťuje dopravu vlaku s návěsy mezi Braunschweigem a Bratislavou, resp. opačně. Na síti DB Netze je vozba těchto vlaků zajišťována Vectrony ČD Cargo, ale na vlečce do terminálu v Braunschweigu zajišťuje poslední míli EGP svými vlastními motorovými lokomotivami. Nejčastěji je na tento výkon nasazována právě modrá 221.136, která tak v čele těchto intermodálních vlaků vytváří jedinečnou kombinaci železniční historie i budoucnosti.

Na vlacích s návěsy z Bratislavy do Braunschweigu je možné výjimečně spatřit i modrou lokomotivu 221.136 dopravce EGP.
Foto: Julian Herfurth

Text: Martin Boháč

Železnice v Evropě 18. díl (Norsko)

Norské království nebo zkráceně Norsko je se svojí rozlohou přes 323 tisíc km² osmým největším státem Evropy. Žije zde však pouze 5,32 mil. obyvatel, což znamená hustotu zalidnění 14 obyvatel na km². K Norsku patří také souostroví Špicberky a ostrov Jan Mayen nedaleko Islandu. Norsko hraničí se Švédskem, Finskem a na severovýchodě také s Ruskem.

Kontejnerový vlak dopravce CargoNet před odjezdem z Bodø

Norská železniční síť dosahuje délky 4 237 km, z toho je 339 km bez pravidelné dopravy. 2 844 km tratí je elektrifikováno střídavou proudovou soustavou 15 kV, 16 2/3 Hz. Elektrifikace probíhala především v letech 1952 – – 1970. Jen 254 km tratí z celkové délky je dvoukolejných, většinou se jedná o tratě v okolí hlavního města Oslo. Správcem státní železniční infrastruktury byla společnost **Jernbaneverket**, která vznikla 1. prosince 1996 odštěpením od tehdejších státních drah Norges Statsbaner (NSB). V rámci železniční reformy prosazené norskou vládou v roce 2015 vznikla společnost **Bane NOR**, která od Jernbanverket převzala provoz a údržbu železniční infratruktury.

První železnicí byla trať anglické soukromé společnosti z Christianie (dnes Oslo) přes Lillestrøm do Eisdvollu, tzv. Hovedbane otevřená pro veřejnost 1. září 1854. V září 1857 norský parlament rozhodl, že zřizovatelem všech dalších železnic bude stát. V roce 1862 byla dokončena tzv. Grundsetbane, 38 km dlouhá trať Hamar – Grundset s rozchodem 1 067 mm. Tento rozchod byl později použit u celé řady dalších tratí. V roce 1862 byla postavena i 115 km dlouhá normálněrozchodná Kongsvingerbane Lilstrøm – Kongsvinger. Ve směru do Švédska byla v roce 1865 jako první otevřena tzv. Grensebane z Kongsvingeru do Charlottenbergu. V roce 1883 vznikly Norské státní dráhy. Odklon od úzkého rozchodu přineslo až v roce 1898 rozhodnutí o výstavbě spojení z Oslo do Bergenu s normálním rozchodem. Síť železnic se postupně rozvíjela. Posledními velkými stavbami bylo vybudování Sørlandsbane z Oslo do Stavangeru v roce 1944, dokončení Nordlandsbane z Trondheimu do Bodø v roce 1962 a dokončení tunelu budovaného pod Oslem v letech 1968 – 1970. I v současné době jsou na modernizaci infrastruktury vynakládány nemalé finanční prostředky (například 6,088 mld. NOK v roce 2013).

Jediným celostátním provozovatelem osobní dopravy je společnost **NSB Persontog** státních drah Norges Statsbaner. Její dceřiná společnost NSB Gjøvikbanen AS a firma Flåm Utvikling AS a také státní společnost Flytoget AS mají pouze regionální působnost. Společnost **NSB Gjøvikbanen AS** provozuje osobní dopravu na 123 km dlouhé trati z Oslo do Gjøviku. Ta má v aglomeraci hlavního města nejmenší vytížení a měla sloužit jako pilotní projekt pro přenesení odpovědnosti za místní vlaky na regiony. Společnost **Flytoget AS** provozuje od srpna 1998 vysokorychlostní osobní vlaky Drammen – Oslo Lufthavn. Poslední ze soukromých společností **Flåm Utvikling AS** provozuje dopravu na náročné horské trati Flåmsbana z Myrdal ke břehu Aurlandsfjordu. Trať na 20 km délky překonává převýšení 864 metrů. Maximální stoupání dosahuje 55 ‰; 20 tunelů má délku přes 6 km.

Těžký rudný vlak společnosti LKAB se blíží ke švédsko-norské hranici.

Oproti tomu trh nákladní dopravy je liberalizovaný a působí na něm přibližně desítka větších dopravců. Tím nejvýznamnějším je dceřiná společnost NSB **CargoNet AS**. Ta vznikla v roce 2002 při oddělení nákladní divize NSB Gods od státních drah při spoluúčasti švédského dopravce Green Cargo. Ten svůj 45% podíl však v roce 2011 prodal zpět NSB. Od roku 2004 se CargoNet zaměřuje na dopravu ucelených vlaků a kombinovanou dopravu – zajišťuje obsluhu terminálů nejen v Norsku, kde je i jejich provozovatelem, ale i ve Švédsku. Dalším významným dopravcem je **Cargolink AS**. Vznikl v roce 2007 jako dceřiná společnost logistické společnosti Autolink. Ročně přepraví přibližně 55 000 automobilů v cca 600 ucelených vlacích (mimo jiné do Bergenu a do Bodø), zajišťuje rovněž přepravy rudy z Ørtfjellu do Mo i Rany s frekvencí až 50 vlaků týdně. Společnost stále více proniká i do segmentu kombinované dopravy (linka Drammen – – Oslo – Trondheim). Společnost **Grenland Rail AS** byla založena v roce 2005 a kromě vozby stavebních vlaků zajišťuje řadicí práce v Drammenu a realizuje i některé méně objemové přepravy vápna, dřevní štěpky apod. Na norských tratích se pravidelně objevují i lokomotivy švédských dopravců Green Cargo AB, Hector Rail AB, TX Logistik AB a Tågåkeriet i Bergslagen AB.

Zcela oddělena od ostatní norské železniční sítě se nachází Ofotbanen, neboli trať spojující švédské město Luleå s železnorudnými doly v Kiruně a s norským přístavem Narvik. Výstavba 473 km dlouhé tratě byla zahájena v roce 1884 a dokončena v roce 1902. S ohledem na obtížné sklonové poměry a značnou hmotnost rudných nákladních vlaků, byl první traťový úsek elektrifikován již v roce 1915 a do konce dvacátých let 20. století byl elektrický provoz zaveden na celé trati. O této dráze jsme již před časem v Cargováku psali, zmiňme proto jen, že na norském úseku je dopravcem rudných vlaků společnost MTAS, ve Švédsku MTAB, obě stoprocentně vlastněné firmou **LKAB**. Tato firma disponuje moderními výkonnými lokomotivami a vozy s ložnou hmotností až 100 tun. Na Ofotbanen se však dnes objevují i vlaky jiných dopravců, je zde provozována i osobní doprava.

Nejsevernější norskou tratí je normálněrozchodná průmyslová dráha o délce 8,5 km spojující od roku 1910 přístav Kirkenes s železnorudnými doly v Bjørnevatn. Až do roku 2010, do dokončení tratě společnosti Gazprom Obskaya – Bovanenkovo v Rusku, se jednalo o nejsevernější trať na světě. V letech 1912 – 1955 byl na dráze dokonce elektrický provoz, v letech 1997 – 2009 byla bez provozu. V současné době existují plány na její připojení k síti ruských železnic, k trati Nikel – Murmansk. K propojení chybí asi 40 km. Podle projektu Arktické oceánské linky by Kirkenes mohlo být připojeno i k síti Finských železnic, a to buď v Kolari, Rovaniemi nebo Kemijärvi.

Text: Michal Roh
Foto: Michal Roh ml.

Ze zahraničí

SLOVENSKO

Terminál u Nitry je téměř hotový

Předpokládaný termín ukončení stavebních prací na terminálu intermodální dopravy v Lužiankách u Nitry je závěr třetího kvartálu 2018, do plného provozu by měl být předán do konce letošního roku. Terminál staví v severozápadní části průmyslového parku Nitra-sever za 51,8 mil. EUR firma Strabag. Podle starších vyjádření ministerstva dopravy má automobilka Jaguar Land Rover 80 % zboží přepravit po železnici. Expediční kolejiště umožňuje vývoz až 240 tisíc automobilů ročně.

ITÁLIE

Nové lokomotivy TRAXX v Itálii

V květnu letošního roku představil kanadský výrobce kolejových vozidel Bombardier ve výrobním závodě Vado Ligure lokomotivu TRAXX DC3. Již v loňském roce podepsal dopravce Mercitalia smlouvu na dodávku 125 těchto lokomotiv, dalšími kupujícími jsou pak Captrain Italia a GTS.

ŘECKO

Rail Cargo spouští provoz v Řecku

Na konci měsíce června se v Sindosu uskutečnila prezentace společnosti Rail Cargo Logistics – Goldair (RCLG). Tato firma byla založena v prosinci 2014 jako společný podnik obou subjektů. Rail Cargo Logistics není třeba blíže představovat, firma Goldair Cargo je jedna z největších řeckých firem v oblasti logistiky. První zkušební vlak vypravil nový dopravce 24. července 2018 v trase Thessaloniki – Eidomeni. Ještě v letošním roce počítá dopravce s realizací tří párů vlaků denně v této relaci, další vlaky RCLG budou přepravovat zboží v trase Sindos – Promachonas (Bulharsko)/Eidomeni (Makedonie).

Michal Roh

Zajímavé odklony na Slovensku

Nejen na železniční síti České republiky probíhají rozsáhlé stavební práce. Výlukovou činností jsou „postiženy“ i železnice v sousedních zemích, na Slovensku a v Maďarsku. Dopravci jsou i zde nuceni řešit, kudy provézt své vlaky.

Z důvodu výlukových prací mezi stanicemi Rajka a Hegyeshalom v Maďarsku, kde je opravován most, je v období od 30. července do 28. října 2018 zastavena doprava na hraničním přechodu Rusovce/Rajka. Veškeré mezinárodní vlaky byly z tohoto přechodu přesměrovány na přechody Štúrovo/Szob a Komárno/Komárom. Jednou z přeprav, trasovanou nyní přes Štúrovo, je přeprava železné rudy z chorvatského Bakaru do Třince. Dopravce ZSSK Cargo vlak veze až do pohraniční přechodové stanice Čadca, kde jej přebírá ČD Cargo. Prázdné 21vozové soupravy se na požadavek dopravce Rail Cargo Hungary spojují do jedné se 42 vozy.

Dodejme, že ve dnech 4. – 5. září 2018 byl dočasně omezen i provoz na trati přes Štúrovo, neboť u zastávky Nagymaros došlo k podemletí tratě.

Tetx: Michal Roh

Odklonová ruda do Třince projíždí stanicí Šaľa. **Foto: Peter Melicher**

Letní horská putování – Veľká Fatra

Dnešní doba skýtá možnosti cestovat a objevovat vzdálená a exotická místa. To, že krása, divokost i svoboda mnohdy leží v naší těsné blízkosti si často uvědomíme až později, s rostoucím věkem a zkušenostmi. Takto je tomu i s pohořím Velké Fatry.

Národní park, nejmladší (2002) ze všech národních parků Slovenska, je svojí rozlohou srovnatelný s Krkonošským národním parkem. Hlavní rozdíl je však v malém počtu turistů a tomu odpovídající infrastruktuře. Určitý „nezájem" je způsobený tím, že na Slovensku je co do horského a přírodního vyžití spousta lákadel – Vysoké či Nízké Tatry, Slovenský ráj, popřípadě mnohem známější jánošíkovská Malá Fatra. Všechny cesty do slovenských hor však mají jedno společné, lehkou dostupnost ať už denním či nočním vlakem.

Ľubochnianské údolí z Ploské

2 hřebeny – 2 rozdílné zážitky

Velká Fatra má dva rovnoběžné hřebeny – Turčianský a Liptovský – oddělené hlubokou Ľubochninaskou dolinou, která je se svojí délkou 25 km také nejdelším údolím Slovenska. Zalesněná dolina je téměř neobydlená, vyskytují se zde šelmy (medvěd hnědý a rys ostrovid) a není zde umožněna veřejná silniční doprava. V letech 1904 až 1966 dolinou vedla elektrifikovaná úzkorozchodná železnice.

Ľubochnianská lesní železnice bývala středoevropským unikátem.
Foto: Archiv EL

***Ľubochnianská lesní železnice** byla vybudována v letech 1903 – 1904. Její elektrifikované úzkorozchodné tratě měřily 22,9 km. Až do svého zrušení v roce 1966 se na železnici objevily všechny trakce: koňská (zpočátku na vedlejších tratích), parní (téměř po celou dobu existence železnice), motorová (na vedlejších tratích) a především elektrická (od začátku do konce provozu na hlavní trati). Jednalo se o středoevropský unikát, v roce 1904 existovala vedle této železnice na Slovensku elektrifikovaná pouze starší bratislavská tramvajová linka, jejíž délka však nepřesahovala 10 km. Železnice měla vlastní hydroelektrárnu, která dodávala elektrickou energii železnici, elektrické pile a zásobovala proudem s napětím 110 V i osadu Ľubochňa. Od roku 1921 byla povolena osobní přeprava omezená v letní turistické sezóně na 3 vlaky týdně v obou směrech s maximální rychlostí 15 km/h. Na hlavní trati bylo vybudováno 53 mostů a propustků, nejdelší a jediný most přes Váh měřil 67 metrů. Do současnosti se zachovalo jen minimum železničních objektů.*

Údolí a celé pohoří se táhne od severu na jih ve tvaru Y. Na severu je ohraničeno řekou Váh a na jihu se dva hřebeny spojují v masivu majestátné hory Ploská (1 532 m n. m.), poté již pokračují jako jeden hřeben se svými nejvyššími vrcholy směrem k Banské Bystrici. Hlavní odlišností obou hřebenů je náročnost přechodu, dostupnost pitné vody, zalesněnost terénu a s tím spojená možnost výhledů.

Turčianský hřeben je určen hlavně ostříleným a odvážným turistům, kteří již mají něco nachozeno. Červeně značená magistrála Turčianského hřebene začíná v malém lázeňském letovisku Ľubochňa. Trasa z Ľubochni (451 m n.m.) vede na Kopu (1 187 m n. m.), odkud je nádherný výhled na údolí řeky Váh, hřebeny Malé Fatry a kraji dominující vrchol Veľký Choč. Euforii z nastoupaných metrů brzy zhatí sestup do Ľubochnianského sedla (762 m n. m.) a opětovné stoupání až na Kľak (1394 m n. m.), nejvyšší vrchol Turčianského hřebene. Cílem prvního dne je po devíti hodinách chůze Svrčnicke sedlo, kde lze legálně tábořit a rozdělat oheň. I následující den vede cesta nádhernými listnatými lesy (podstatný rozdíl oproti druhému hřebeni a travnatým vrcholům již sjednoceného pohoří na jihu) majícími místy charakter pralesa, který při neustálém mírném stoupání a klesání umí zkomplikovat rychlost postupu. Poslední třetí den je však nutné vyrazit hned po snídani, tříhodinový sestup vede okolo ústí Čremošnianského tunelu. Putování pak končí na autobusové zastávce u Harmanecké jeskyně. Celý přechod divokého Turčianského hřebene představuje 54,6 km, nastoupaných metrů pak 4 052 a naklesaných 3 904.

Portál Čremošnianského tunelu

***Čremošnianský tunel** (neoficiálně nazývaný též Harmanecký) leží na trati Zvolen – Vrútky a je se svými 4 698 metry nejdelším železničním na Slovensku. Prvenství nejdelšího tunelu mu patřilo i na síti bývalých ČSD. Tunel překonává nejvyšší bod horského sedla Malý Šturec mezi Velkou Fatrou a Kremnickými vrchy. Jde o poslední ze série 22 tunelů nacházejících se na této trati. Čremošnianský tunel byl vybudován v letech 1936 –1940 a při stavbě se jako velký problém ukázala voda. Po svém dokončení nesl hrdý název „Tunel Andreja Hlinku". Přibližně uprostřed tunelu se nachází mohutná svislá větrací šachta původně osazená ventilátory, které měly zajistit dostatečnou cirkulaci vzduchu potřebnou pro provoz parní trakce. Tunel je jednokolejný a neelektrizovaný.*

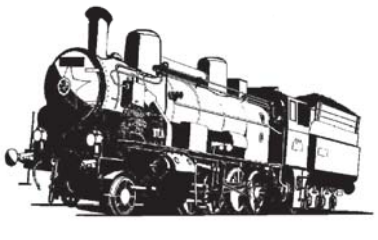
Obec Vlkolínec je na seznamu památek UNESCO.

Liptovský hřeben je pro běžného turistu mnohem přívětivější – vrcholová trasa je kratší a lze každou noc přespat v hotelu či chatě. Cesta začíná v Ružomberoku, historickém městě, které bylo v 19. století centrem slovenských politických a podnikatelských snah. Dnes se v něm nachází Katolická univerzita i významná papírna patřící do skupiny Mondi. Za návštěvu rozhodně stojí nedaleká obec Vlkolínec, která je jako živoucí skanzen zanesena do UNESCO. Oproti očekávání je i tento hřeben bez většího výskytu turistů. Tedy až na okolí Malinô Brdo, kde je velký Bike park. V okolí horní stanice lanovky na Malinu se nacházejí dva hotely, další přespání je na Smrekovici, ze které se následující den přes nejvyšší vrchol Liptovského hřebene Rakytov (1567 m n. m.) a Ploskou dojde na známou Chatu pod Borišovom. Po cestě se otevírají nádherné výhledy na vrcholky Nízkých Tater, přehradní nádrž Liptovskou Maru či vzdálenější Vysoké Tatry. Poté již cesta vede přes vrcholové partie Velké Fatry. Sestupových cest zpátky do civilizace je několik, např. do obce Staré Hory, zpátky do Ružomberoku či Banské Bystrice. My jsme si však jako cílový bod putování vybrali vzdálenější lázeňské město Turčianské Teplice s jedinečnou minerální vodou a termálními bazény. Takovýto druh odpočinku a relaxu lze po náročném výšlapu jedině doporučit. Celý přechod Turčianského hřebene z Ružomberoku do Turčianských Teplic představuje 64,6 km, nastoupaných metrů 3 882 a naklesaných 4 274.

Text a neoznačené foto: Michal Vítěz

Foto měsíce

Snímkem Pavla Šturma se ještě vracíme k akci 30 let „elektroniků", která se 4. srpna 2018 uskutečnila v Kořenově. Při této příležitosti byl v neděli 5. srpna vypraven zvláštní nákladní vlak pro fotografy, který tak bylo možné spatřit i na skutečně neobvyklém místě – na mostě přes řeku Jizeru mezi Kořenovem a Harrachovem. Protože tudy pravidelné nákladní vlaky již dlouhá léta neprojíždějí, rozhodli jsme se snímek zařadit jako foto měsíce.

Klub železničních modelářů Trutnov, p. s.
Středisko volného času, Trutnov
pořádají
25. - 28. října 2018
VÝSTAVU
železničních modelů a kolejišť
s mezinárodní účastí
v hale ZŠ Rudolfa Frimla, Trutnov
Otevřeno:
Čt - So 9:30 - 18:00
Ne 9:30 - 16:30
Vstupné:
dospělí 70 Kč
děti 30 Kč
hromadné vstupné pro školy a školky 20 Kč / osobu

Cargo

Vydavatel: ČD Cargo, a. s. Redakční tým: Michal Roh, Michala Grünbaum, Martin Boháč, Petra Slováčková, Zdeněk Štěpánek, Zdeněk Šiler, Kamila Chovancová a Věra Drncová.
Tisk, sazba a grafická úprava: DTP Futura, s.r.o., **Adresa redakce:** Redakce Cargováku ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 Holešovice
e-mail: cargovak@cdcargo.cz, **www.cdcargo.cz,** Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 19835.