Cargovák

08
2018

Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Léto je léto

Letošní horké léto nám všem dává zabrat. Pro mne osobně je zajímavé, jak je v jednotlivých médiích vývoj počasí popisován. Celý červen se nesl v obavách, zda bude o prázdninách hezky, zda na koupalištích bude dostatek lidí a bude vybrán odpovídající balík peněz. V průběhu července se na nás z televize usmívaly rosničky a přesvědčovaly nás, jak je fajn, že bude přes den třicet stupňů bez mráčku. Zřejmě z televize utíkaly hned k vodě a předpokládaly, že to všichni máme zařízené stejně. Informace o tom, že bude oblačno a nedej Bože zaprší, patřila, soudě dle tónu rozhlasových moderátorů, k těm nejsmutnějším. A hle, jak se situace mění. Nyní jsou všechna média plná katastrofických scénářů, meteorologové vydávají jednu výstrahu za druhou. Krásný příklad toho, jak lze stejnou nebo podobnou věc vykládat různými způsoby. Oč lepší by bylo, kdybychom se v červnu, červenci i srpnu a vlastně v průběhu celého roku dozvídali objektivní informace bez osobních emocí nejen o počasí. Jedno je jisté, tropické teploty přinášejí velké problémy. Náš organizmus na ně není zvyklý, problémy hlásí vodohospodáři, zemědělci a další odvětví. Asi bychom měli nakoupit nové cisterny a připravit se tak na dobu, kdy bude nutné vozit ze zahraničí odsolenou mořskou vodu.

Ale nechme filozofování. Rád bych jménem předsedy představenstva na stránkách Cargováku vyslovil velké poděkování všem zaměstnancům, kteří v náročných podmínkách letošního léta zajistili bezproblémový provoz našich vlaků. **Michal Roh**

Přepravu sklářských písků komplikuje i rozsáhlá výluková činnost na síti SŽDC. Tak tomu bylo i na počátku letošního července, kdy v důsledku omezení provozu na Mladoboleslavsku a Českolipsku musely být vlaky z Libuně vedeny odklonem přes Jičín a Nymburk. Zákazník však komplikace nesmí poznat. Snímek Michala Roha ml. zachycuje odklonový Pn 64200 13. července 2018 při průjezdu zastávkou Bartoušov.

Písek ze Střelče – kvalita v každém zrnku

Pod tímto mottem nabízí Sklopísek Střeleč, a. s., již téměř 80 let široký sortiment sklářských, slévárenských, technických a dalších písků. Vytěžená surovina putuje ke spotřebitelům jak nákladními automobily, tak samozřejmě po železnici.

Dlouhá tradice těžby písků pod Troskami

Z iniciativy rektora Vysoké školy báňské, Bohuslava Stočese se v oblasti Hrdoňovic začal na konci třicátých let 20. století těžit sklářský písek. S těžbou se započalo v lokalitě V Prochodech, kde bylo v prvopočátcích zaměstnáno 20 dělníků, kteří denně vytěžili 80 – 100 tun kaolinického pískovce, který byl dále používán jako tavný sklářský nebo jako brusný či slévárenský písek. Po skončení 2. světové války dochází k výraznému rozvoji závodu. V roce 1964 byla dána do provozu polosuchá třídírna písků, jsou instalovány nové pračky. Poptávka po písku ze Střelče však stále stoupala, a proto muselo být v sedmdesátých letech přikročeno k výstavbě nového zpracovatelského kombinátu. V roce 1994 vzniká privatizací akciová společnost Sklopísek Střeleč – – EXIMOS. Ložisko Střeleč je dnes největším a nejkvalitnějším ložiskem sklářských písků v České republice. Písky zde dosahují mocnosti až 80 m – pod nízkým nadložím se vyskytují nejprve písky slévárenské, jemného až středního zrna a pod nimi mocná poloha čistých sklářských písků. Ročně je zde vytěženo a zpracováno až 750 000 tun sklářských, slévárenských a filtračních písků. Dobývací prostor má nyní rozlohu 1,7 km^2.

Klíčové jsou přepravy do Řetenic

Roční objem přeprav po železnici se již řadu let pohybuje okolo 300 tisíc tun písků, přičemž nejsilnější je relace Libuň – Řetenice. Písek je určen pro největšího výrobce plochého skla ve střední Evropě – společnost AGC Flat Glass Czech, a.s., v Teplicích. Každý pracovní den po poledni se na svoji 168 km dlouhou cestu z Libuně na sever Čech vydává ucelená souprava dvaceti vozů řady Taoos. Ty mají hliníkovou skříň, což znamená, že jsou poměrně lehké. Hliníková skříň je nutností. Zákazník požaduje dodávky písku v nejvyšší kvalitě bez jakýchkoliv příměsí a při použití běžných železných vozů může dojít k znehodnocení přepravovaného substrátu. Doplňme, že

Obsluhu vlečky pískovny provádějí lokomotivy ČD Cargo. **Foto: Michal Roh ml.**

vozy patří francouzské společnosti NACCO a dlouhodobě je má v nájmu společnost SPEDICA, která také přepravy písků do Řetenic obchodně zastřešuje.

Jedná se o tradiční přepravu, jejíž technologie byla postupně vyprecizována tak, aby byla co nejefektivnější. Vlak je v celé trase veden v motorové trakci dvojčetem lokomotiv řady 753.7. Z Libuně míří přes Turnov, Bakov nad Jizerou do České Lípy a odtud do Děčína a po elektrizované trati přes Ústí nad Labem do Řetenic. Po příjezdu do cílové stanice je souprava přistavena na vlečku a po vykládce je stejnými lokomotivami odvezena zpět do Turnova a Libuně.

Po železnici však písek směřuje i do dalších destinací.

Pokračování na str. 2

OBSAH

04
Lokomotivy ČD Cargo řady 753.7
„Katry“ řady 753.7 pomáhají například s odvozem kalamitního dřeva z Jeseníků.

08
Dovolená u moře s železnicí za zády
Albánie je místem nejen pro krásnou dovolenou, ale také rájem milovníků „čmeláků“ řady T 669.1.

Písek ze Střelče – kvalita v každém zrnku

Dokončení ze str. 1

Z těch nejzajímavějších můžeme zmínit dopravu do sklárny PRECIOSA v Desné, do výrobního závodu akciové společnosti ČZ ve Strakonicích nebo do Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou. První jmenovaná přeprava v objemu více než sto vozů je zajímavá tím, že vlečky skláren v Desné a v Dolním Polubném odbočují z naší jediné ozubnicové tratě Tanvald – Kořenov. O přepravách realizovaných pro výše uvedený Dopravní podnik jsme na stránkách našeho magazínu již psali několikrát. Písek je určen pro písečníky v tramvajích. Nesmíme zapomenout ani na přepravy pro společnost KERAMTECH Žacléř – písek z Libuně je, stejně jako ostatní suroviny, po železnici dopravován do stanice Kalná Voda, kde je mechanismy ČD Cargo přeložen a našimi nákladními automobily odvezen do výrobního závodu v Žacléři.

Celkový pohled na areál pískovny

Foto: Sklopísek Střelec

Vlečka do pískovny

Nakládka vytěženého písku probíhala v počátcích v nákladišti v Hrdoňovicích, kam byla surovina dopravována z lomu nejprve nákladní lanovou dráhou a později po pasech. Naložené vozy byly po částech sváženy do Mladějova v Čechách, kde z nich byly teprve vytvářeny větší skupiny. Při výstavbě nového závodu v druhé polovině sedmdesátých let 20. století byla vybudována i nová vlečka. Ta se skládá ze dvou částí – z vlečkového kolejiště ve stanici Libuň a z kolejiště uvnitř závodu. Obě kolejiště spojuje 4 km dlouhá a sklonově velice náročná vlečka. Některé její úseky jsou ve sklonu až 25 ‰.

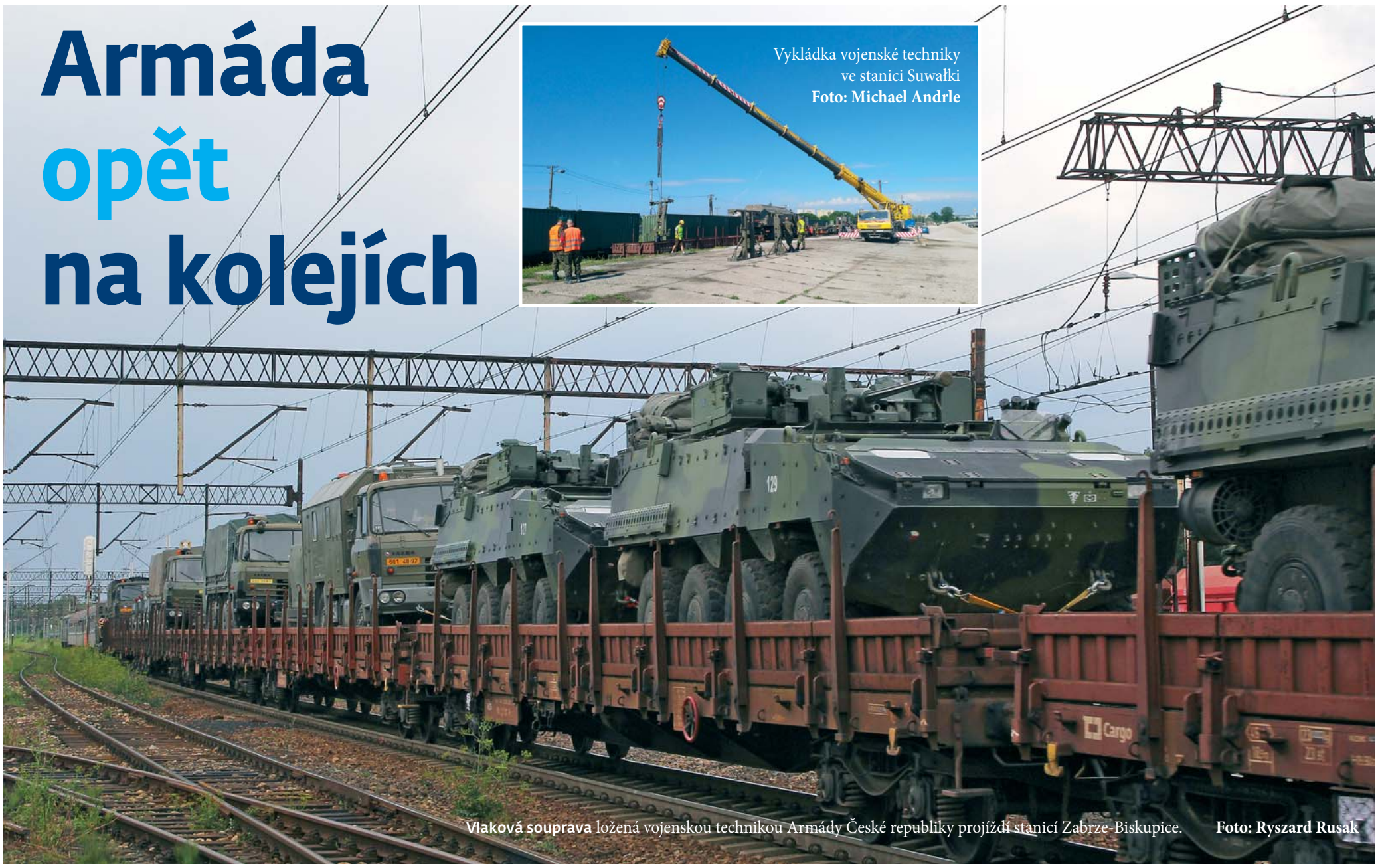
S ohledem na sklonové poměry provozovala pískovna na vlečce dvě motorové lokomotivy řady 740. Možná si je mnozí ještě pamatují, jednalo se o stroje čísel 667 (zelený nátěr) a 670 (modrý nátěr). Krátký čas je bylo možné spatřit i v čele ucelených vlaků s pískem do Všetat provozovaných na licenci dopravce Drahspol Libuň. Jednalo se však o pouhou epizodu a dnes je veškerý provoz na vlečce zajišťován lokomotivami ČD Cargo. Z vlečky jsou vozy vytahovány ve skupinách maximálně po pěti a ve stanici Libuň je z nich sestavován ucelený vlak, případně jsou k příjemcům odesílány jako jednotlivé vozové zásilky. Samotnou nakládku zboží na vlečce si zajišťují zaměstnanci pískovny, avšak zavěšování vozů k lanu mechanického vrátku provádějí zaměstnanci ČD Cargo. Nakládat je zde možné jak mokrý písek ze zásobníků, tak suchý balený písek.

ČD Cargo pro majitele vlečky zajišťuje nejen provozování drážní dopravy, ale také provozování dráhy, tzn. provádění pravidelných prohlídek, měření a základní údržby. Sklopísek Střeleč, a.s., je tak jednou z mnoha firem, která provoz na vlečce i dohled na ní svěřila společnosti ČD Cargo. A nutno dodat, že k plné spokojenosti. Proto věřím, že se v budoucnu podíl přeprav po železnici podaří ještě navýšit.

Michal Roh

Armáda opět na kolejích

Vykládka vojenské techniky ve stanici Suwałki
Foto: Michael Andrle



Vlaková souprava ložená vojenskou technikou Armády České republiky projíždí stanicí Zabrze-Biskupice. **Foto: Ryszard Rusak**

Doby, kdy nebylo možné přepravu vojska zajistit jinak, než po železnici jsou sice dávno pryč, avšak i v současné době patří Armáda České republiky k významným zákazníkům ČD Cargo, zejména pokud jde o přepravy na zahraniční cvičení a mise.

V rámci výcviku jsme však v letošním roce zajistili i několik vnitrostátních přeprav mezi jednotlivými výcvikovými prostory. Vojákům můžeme nabídnout široké portfolio vozů pro nakládku techniky i kontejnerů a poskytujeme i lehátkové vozy pro přepravu vojáků. A nejen naše armáda, služeb ČD Cargo využívají i zahraniční vojska. V letošním roce jsme převáželi například nizozemskou nebo slovenskou armádu.

Velmi zajímavá akce proběhla v druhém červencovém týdnu, kdy ČD Cargo zajistilo přepravu vojáků a vojenské techniky z Podbořan na Lounsku na půlroční misi do Litvy. Příslušníci rotního úkolového uskupení alianční předsunuté přítomnosti eFP (enhanced Forward Presence) budou v Litvě cvičit spolu se svými nizozemskými a německými kolegy. Základ jednotky tvoří mechanizovaná rota s obrněnými vozidly Pandur posílená ženijní četou, logistickou jednotkou a zdravotnickým prvkem. Celkem ve třech sledech vojáci přesunuli osmdesát kusů techniky, včetně obrněných vozidel Pandur. Jejich domovem se po dobu šesti měsíců stal výcvikový prostor litevské armády Rukla, vzdálený cca 70 km severozápadně od Vilniusu.

Přesun vojska po železnici z Podbořan do polské stanice Suwałki, kde probíhala vykládka, výrazně komplikovala výluková činnost. Proto dva z vlaků musely z Podbořan odjet přes Blatno u Jesenice a Rakovník do Prahy, odkud pokračovaly po hlavní trati dále na Ostravsko a do Polska. Díky pracovníkům ČD Cargo se však přepravy podařilo zajistit bez větších problémů.

Michal Roh

ČD Cargo na úzkorozchodné dráze

Obsluha dopravny Kunžak-Lomy je prováděna v pozdějších odpoledních hodinách. Na snímku je stroj 709.915 JHMD.

Spolupráce ČD Cargo s externími dopravci, a to i za hranicemi České republiky, je veřejně dostatečně známá. Nicméně trošku v ústraní zůstává dlouholetá spolupráce s dopravcem a správcem infrastruktury jihočeských úzkorozchodných drah, se společností JHMD. Třikrát týdně ČD Cargo provádí obsluhu železničních stanic mezi Veselím nad Lužnicí a Jarošovem nad Nežárkou a zpět manipulačním vlakem Mn 88120.

Zajímavostí je nasazení „žehličky“ a tzv. bateriového vozu, který zajišťuje možnost zajetí s elektrickou lokomotivou i na manipulační koleje nebo vlečky bez trakčního vedení (podobně jako například i na Lipence, trati Rybník – Lipno nad Vltavou). Kromě manipulačního místa v Jindřichově Hradci ČD Cargo zajišťuje také přístavbu vozů pro JHMD (Jindřichohradecké místní dráhy). Obrat vozů na tomto manipulačním místě je závislý především na dvou faktorech, prvním je aktuální cena železného šrotu, druhým pak normativ hmotnosti manipulačního vlaku JHMD, který čítá dva ložené vozy řady Eas. Výměna vozů zpravidla probíhá v den četnosti jízdy spoje ČD Cargo Mn 88120, tedy v pondělí, středu a pátek. Tentýž den bývá vůz dopravcem JHMD přistaven do 18 km vzdálené dopravny Kunžak-Lomy tak, aby následující den byly již naložené vozy staženy zpět do Jindřichova Hradce a třetí den odvezeny výše uvedeným manipulačním vlakem ČD Cargo. Zásilky železného šrotu putují do Českých Budějovic a dál do rakouského Lince.

Z důvodů zvýšené těžby dřeva v oblasti Jindřichova Hradce, odváží spoj Mn 88120 také nemalé množství vozů se dřevem, což způsobuje překročení normativu hmotnosti pro stroj řady 210. V tomto případě je možné „manipulák“ zachytit i s přípřeží jedné z mnoha českobudějovických „laminátek“.

Text a foto:
Antonín Němeček

Mn 88120 lokomotivami 230.073 + 210.046 projíždí 27. dubna 2018 okolo obce Mnich.

Lokomotiva ČD Cargo v Rusku

Mnozí si po přečtení nadpisu budou asi ťukat na čelo, ale je to tak. A pokud vše dobře dopadne, lokomotivy ČD Cargo se zde budou objevovat pravidelně. Ale hezky po pořádku.

V březnu letošního roku navázali zástupci ČD Cargo první kontakty se zástupci Kaliningradské železnice RŽD. Na jednání byla projednávána možnost spolupráce při přepravách východ – západ, při překládce kontejnerů apod. „*Po nás je Kaliningrad velmi zajímavý, neboť v dlouhodobém horizontu představuje alternativu ke kapacitně omezené stávající přepravní trase přes běloruský Brest a polské Malaszewicze,*“ řekl tehdy člen představenstva ČD Cargo pan Bohumil Rampula. O měsíc později proběhlo pracovní jednání náčelníka Kaliningradské železnice s představenstvem společností ČD Cargo a CD Cargo Poland, jehož výsledkem bylo uzavření smlouvy o organizaci přeprav mezi OAO RŽD a CD Cargo Poland.

Již v závěru června se dostavil první výsledek. 29. června odjela z České republiky souprava 19 vozů řady Sgnss ložená 54 prázdnými kontejnery XXL (Innofreight), která přes hraniční přechod Braniewo/Mamonovo zamířila na terminál Dzeržinskaja-Novaja nacházející se v Kaliningradské oblasti Ruska. 2. července byla zahájena nakládka štěpky, poté proběhlo clení a 5. července souprava odjela zpět do České republiky, do stanice Dolní Beřkovice. 9. července, po vyřízení všech nezbytných legislativních formalit, dojel vlak se štěpkou do stanice Hněvice a byl přistaven k vykládce na vlečku společnosti MONDI. Celkem bylo tímto jedním spojem přepraveno více než 2 tisíce m^3 štěpky.

Z Bohumína, resp. Chałupek byl vlak veden elektrickou lokomotivou dopravce CD Cargo Poland, zatímco „katr“ 753.773 byl přivěšený na konci vlaku a jeho vozby se ujal až na neelektrizovaném úseku. Z pohraniční přechodové stanice Braniewo vlak pokračoval s naší lokomotivou do cílové stanice Dzeržinskaja-Novaja, která se nachází několik kilometrů jihovýchodně od Kaliningradu. Díky splítce obou rozchodů bylo možné až do cílové stanice dojet s normálněrozchodnými vozy a s naší lokomotivou. Nejednalo se tedy o krátký přeshraniční výkon, ale „katr“ najezdil v Rusku okolo 120 kilometrů. Posun v terminálu pak zajistila modernizovaná „tamara“ RŽD. Stejnou technologií se vlak vrátil do České republiky.

ČD Cargo je první společností nabízející technologii Innofreight na ruském trhu. Vlaky se štěpkou do České republiky by měly z Kaliningradu odjíždět dvakrát měsíčně. Na konci měsíce července se uskutečnilo další jednání, při kterém byla technologie Innofreight, včetně moderní vykládky v elektrárně Chvaletice, představena zástupcům uhelných společností z Ruska. Doufejme, že k přepravě štěpky přibude v blízké budoucnosti i uhlí nebo další komodity.

Michal Roh

Nepříliš kvalitní snímky pořízené z videozáznamu zachycují posun s Innofreighty v kontejnerovém terminálu a nakládku štěpky. **Foto: RŽD**

Představujeme lokomotivy ČD Cargo (8.)

Lokomotivy řady 753.7 „katry“

Lokomotivy řady 753.7 společnosti ČD Cargo je dnes možné vidět na neelektrifikovaných tratích hlavně v severní části České republiky. A nejen tam. V současnosti ČD Cargo vlastní i sedm polonizovaných lokomotiv řady 753.7, se kterými se můžeme potkat i na tratích našich severních sousedů v Polsku, kde jezdí v režii naší dceřiné společnosti CD Cargo Poland. A na jiném místě Cargováku jste se mohli dozvědět, že náš „katr“ zavítal i na síť Ruských železnic. Elegantní design starých „brejlovců“ ve spojení s modrým nátěrem ČD Cargo z nich dělá vítaný úlovek mnoha železničních fotografů.

Bez lokomotiv řady 753.7 si dnes nelze představit provoz ve Frýdlantském výběžku. **Foto: Michal Roh ml.**

Psal se rok 2008 a v jeho polovině ČD Cargo podepsalo s firmou CZ Loko smlouvu na modernizaci třiceti již nepotřebných „brejlovců“ řad 750, 752 a 753. Již v závěru roku, po uplynutí necelých pěti měsíců, vyjela první modernizovaná lokomotiva 753.751 z bran třebovského výrobního závodu. Přitom nešlo o modernizaci nijak jednoduchou, v jejím rámci toho původního na lokomotivách příliš nezůstalo.

Lokomotivy řady 753.7 pro ČD Cargo jsou konstrukčně téměř shodné s dvěma stroji řady 755, které byly vyrobeny v roce 2005 pro České dráhy, a nyní také patří ČD Cargo. Při rekonstrukci byl z původní lokomotivy ponechán pouze pojezd, hlavní rám, skříň a kabiny strojvedoucího, vše ostatní bylo nahrazeno nebo modernizováno. Původní spalovací motor K 12 V 230 DR z produkce ČKD, trpící na praskání bloků a další konstrukční vady, byl nahrazen novým, výkonnějším a úspornějším motorem Caterpillar 3512 B, který dal lokomotivám přezdívku, a je přímo spojen s novým trakčním alternátorem 1FC2 631-6 od firmy Siemens Drásov. Původní trakční motory TE 015 dostaly vyšší třídu izolace a vznikly trakční motory TDM 5003, které se jinak vzhledově od motorů TE 015 nijak neliší. Regulátor přenosu výkonu je elektronický, od firmy NES Nová Dubnica. Nově jsou řešeny také pomocné pohony včetně bloku chlazení. Výjimečná je lokomotiva 753.756, která má změněn i pojezd, kdy tlapová ložiska trakčních motorů jsou vyměněna za valivá, a tak lokomotiva může mít i delší proběhy do jednotlivých prohlídek a oprav.

K elitním výkonům „katrů“ patřila přeprava vápence z Nučic do severočeských elektráren. **Foto: Michal Roh ml.**

Ačkoli skříň lokomotiv vypadá jako původní, má zesílený hlavní rám a upravené čelníky s dosazenými deformačními prvky, které chrání lokomotivu při nárazu před fatálnějším poškozením. Podvozky nově disponují zařízením pro mazání okolků plastickým mazivem Tribos. Stanoviště strojvedoucího prošla kompletní přestavbou, která přinesla, do té doby u jiných řad dieselelektrických lokomotiv nevídaný, komfort. Jsou vybavena novými řídicími pulty osazenými integrovanými displeji, kde se sbíhají veškeré informace o lokomotivě. K většímu pohodlí strojvedoucího přispívá nezávislé naftové topení a klimatizace.

Lokomotivy jsou na obou stanovištích vybaveny ruční zajišťovací brzdou působící na jedno dvojkolí v podvozku, vzduchotlakovou brzdou DAKO-GP s elektricky ovládanou samočinnou tlakovou brzdou DAKO-BSE s elektrickými ovladači 2 KRD 37, přímočinnou brzdou s ovladači 2 KRD 34 a elektrodynamickou brzdou pracující ve spádovém a zastavovacím režimu. Jsou nově uzpůsobeny pro provoz ve vícečlenném řízení přes UIC zásuvky a kabely, což umožňuje ovládání až 4 lokomotiv z jednoho stanoviště. Vzduch stlačuje lamelový kompresor Mattei C 90 s hydrostatickým pohonem. Moderní vlakový zabezpečovač MIREL VZ1, elektronická rychloměrná souprava TRAMEX a vysílačka VS 67 jsou také nedílnou součástí těchto lokomotiv a vytvářejí základ pro možnost provozu i na tratích mimo Českou republiku. V roce 2014 došlo k rozhodnutí uzpůsobit 7 lokomotiv provozu v Polsku a firma CZ Loko na nich provedla rekonstrukci spočívající především v dosazení vlakového zabezpečovače SHP, hasicího zařízení strojovny FM200, úpravě vysílačky VS 67 a vlakového zabezpečovače MIREL VZ1. Po schválení v Polsku lokomotivy začaly zajíždět do Polska a dnes se již pravidelně objevují na výkonech CD Cargo Poland.

Nikdo není dokonalý. Tento slogan lze vztáhnout i na nově vyráběné lokomotivy, kdy se jejich nedostatky projeví až po převzetí do provozu. I lokomotivy řady 753.7 trpěly zpočátku neduhy, které bylo třeba ve spolupráci s výrobcem odstranit. Jednou z nejvážnějších závad byla nedostatečná citlivost regulátoru tahu, takže lokomotivy při nepříznivých adhezních podmínkách klouzaly. Naštěstí spolupráce s výrobcem byla bezchybná, brzy dodal nový software s upravenou regulací, který prokluzy potlačil. I ostatní problémy byly v krátkém čase postupně odstraňovány a dnes, téměř po deseti letech náročného provozu, je vidět, že se modernizace povedla a lokomotivy slouží jak v náročném provozu v oblasti Jeseníků, tak na Nymbursku a v okolí Prahy. Provozní zaměstnanci si tak stěžují hlavně na jeden významný nedostatek těchto lokomotiv – je jich málo.

Text: Petr Říha

Lokomotiva 753.780 čeká na příjezd ložené soupravy s uhelnými kaly ve stanici Královec. Stroje čísel 773-775 a 777-780 jsou polonizovány. **Foto: Michal Roh**

Stanoviště strojvedoucího na lokomotivě 753.7 **Foto: Petr Říha**

Technické údaje	
Označení	753.751 – 780
Rozchod	31 E 1-2 [59 E 1-3]1 435 mm
Uspořádání dvojkolí	Bo’ Bo’
Přenos výkonu	elektrický, AC/DC
Maximální rychlost	100 km/h
Spalovací motor	Caterpillar 3512 B
Jmenovitý výkon	1 455 kW
Trakční alternátor	Siemens 1FC2 631-6
Trakční motory	TDM 5003
Hmotnost ve službě	72,0 t
Tažná síla (maximální/při trvalém výkonu)	202/127 kN
Výkon EDB (spádová/zastavovací)	1 460/1 710 kW
Délka přes nárazníky	16 660 mm
Výrobce rekonstrukce	CZ LOKO
Rok výroby	2008 – 2010
Počet kusů	30

Zájmy a záliby zaměstnanců ČD Cargo (8.) – Šach-mat

Po roce se opět vracíme k jedné z rubrik poodhalující zájmy a koníčky, kterým se ve volném čase věnují zaměstnanci ČD Cargo. Dnešní díl nás zavede k šachovému stolu, u kterého si budeme povídat s panem Jaromírem Volfem, ekonomickým analytikem z odboru controllingu. Pan Volf není obyčejný šachista. Reprezentuje ČD Cargo na mezinárodním mistrovství železničářů v šachu. Vzhledem k tomu, že i já si občas ráda (rekreačně ☺) zahraji, rozhodla jsem se pana Volfa vyzpovídat a zjistit, v čem tkví tajemství jeho úspěchu.

Pane Volfe, k dlouhodobému vítězství na české a mezinárodní úrovni se člověk dopracovává dlouho. Jak to je ve Vašem případě? Kdo Vás k šachu přivedl?

Šachy mě naučil hrát můj starší bratranec, když jsem část letních prázdnin pobýval u strýce ve vesničce Třtice v okrese Rakovník. Bylo mi tenkrát šest let, kdy jsem si začal poprvé uvědomovat, že šachy nejsou jen hra. S mým otcem jsme také dost často trénovali, hráli a zkoušeli různé šachové strategie. Závodně jsem se šachu začal věnovat ve dvanácti letech, přičemž můj první větší turnaj jsem absolvoval o rok později. Jak jste sama řekla, k dlouhodobému vyhrávání se každý šachista musí dopracovat a já na tom pracuji již 40 let ☺ a stále mne to baví.

Co pro Vás šachy znamenají dnes? Stále hrajete tak často jako dříve nebo se věnujete pouze turnajům?

Dobrá otázka. Standardně hraji již jen na turnajích. Dříve jsem se šachům věnoval opravdu velmi často, řekl bych třikrát do týdne, nyní už na to nezbývá tolik času. A po pravdě můj život není jenom o šachu, jezdím například velmi rád i na kole. U šachových turnajů to většinou bývá tak, že se pořádají buď jednodenní turnaje v tzv. rapid šachu s kratší hrací dobou (např. 15 nebo 20 minut na partii pro každého hráče) nebo týdenní turnaje, kdy každý hraje jednu partii za den a na partii má hráč od cca 2 do 3 hodin času. Je to příjemné setkání s šachovými kolegy a kamarády na „společném bitevním poli." Ale abych zkonkretizoval odpověď na Vaší otázku, tak se nyní nacházím v období šachové stagnace. Nejsem už tolik zapálený do hry, nehraji proto, abych vyhrál, ale naopak, abych se odreagoval a pro zálibu. Výhry za poslední roky se u mne rapidně nezměnily, spíš se snažím celou partii si užít. Věnuji se delším hrám, dříve jsem hrál tzv. bleskovky, které trvají jen několik málo minut. Dnes už ztrácím rychlost a naopak se snažím soustředit na vážné partie, které probíhají většinou dvě až pět hodin.

Nyní se posuňme o kousek dál, na bitevní pole – k mistrovství České republiky železničářů v šachu. Letos jste skončil na pátém místě. Jak to na takovém turnaji chodí?

Letošní mistrovství České republiky železničářů v šachu se uskutečnilo ve dnech 11. – 13. května ve Velké Bystřici u Olomouce. Pořadatelem akce je Odborové sdružení železničářů ve spolupráci s ČD, ČD Cargo a SŽDC. Hrací systém je tzv. švýcarský, což je hrací systém na sedm soutěžních kol. Tempo hry je jedna hodina na partii pro každého hráče, přičemž jedna hra tak může trvat maximálně dvě hodiny.

„Šachy hraji závodně od 12 let."

Na mistrovství České republiky reprezentuji ČD Cargo v současné době sám, v minulém roce hrál například kolega Jiří Morávek z PJ Praha. Na úrovni mistrovství republiky hraje obvykle i pan ředitel Miloš Mazura z PJ Česká Třebová.

Snažíte se stále vyhrávat nebo šachy dnes berete více rekreačně? Respektive jak dlouho se na turnaj připravujete?

Nesoustředím se tolik na přípravu, jen se snažím zahrát si například jednu až dvě partie těsně před turnajem, ale nemám již takové ambice jako dříve, že bych se hnal pouze za vítězstvím. Na turnajích sice hraje každý sám za sebe, ale je důležité myslet i na své kolegy – hráče, kteří jsou s vámi v soutěžním týmu. Výsledky všech šesti lidí se totiž při mezinárodních turnajích sčítají dohromady. Sám za sebe hraji na mistrovství republiky. Každopádně přes rok toho tolik nenahraji. Individuální turnaje (kromě železničářských) již nehraji. Hraji soutěže družstev za šachový oddíl Rakovník a jako „hostující hráč" v šachovém klubu Kladno, což představuje cca 16 – 18 utkání (partií) za rok.

Co Vás bude čekat dál?

Na mistrovství České republiky železničářů v šachu jsem letos skončil pátý, což znamená, že se letos v říjnu (12. – 15. října) zúčastním mezinárodního turnaje USIC. Letos se turnaj bude odehrávat v anglickém Manchesteru. Beru tento turnaj jako odměnu. Turnaje se zúčastní nejlepší šachisté napříč železnicí pocházející z různých koutů Evropy. Jedná se o přátelskou hru (jak mezi lidmi, tak mezi státy). V turnaji na mezinárodní úrovni se hraje v týmech po šesti lidech za daný stát. Pořadatelé se každý rok střídají (Česká republika, Rakousko, Německo, Švýcarsko, Belgie, Anglie). A jednou za čtyři roky se pořádá velký mezinárodní turnaj USIC, zde se jedná o turnaj železničářů z celého světa. Například v roce 2016 se do turnaje zapojilo 14 států a zvítězili reprezentanti Indie.

Pane Volfe, je vidět, že jste opravdu šachový expert. Já Vám mockrát děkuji za rozhovor a za celou redakci Cargováku Vám přejeme v říjnu šťastnou ruku.

Text: Michala Grünbaum
Ilustrační foto: Archiv Jaromíra Volfa

Další benefitní program pro zaměstnance

Odbor lidských zdrojů GŘ ČD Cargo ve spolupráci se sociálními partnery již přes rok nabízí pro zaměstnance společnosti benefitní program MultiSport. Zaměstnanec, který se účastní programu MultiSport získá MultiSport kartu. Nabídka platí pro všechny zaměstnance společnosti, kteří mají platný pracovní poměr.

Na zaměstnance, kteří pracují na základě dohod, mimo pracovní poměr se tato nabídka nevztahuje.

Od 1. června 2018 lze zaměstnancům na tento benefit poskytovat příspěvek ve výši 100,– Kč. Nová cena pro zaměstnance tedy činí 550,– Kč za měsíc. Cena pro rodinné příslušníky a děti do 15 let zůstává stejná, a to ve výši 790,– Kč za měsíc/rodinný příslušník a 490,– Kč/měsíc/dítě do 15 let. Zaměstnanec, který je přihlášen do tohoto benefitního programu, hradí celou částku formou srážky ze mzdy každý měsíc. Pokud ještě MultiSport kartu nemáte a máte o ni zájem, můžete si ji objednat vždy do každého 13. dne kalendářního měsíce u zaměstnance práce a mzdy (PaM) příslušné JOS.

Co vlastně je MultiSport karta?

MultiSport karta se vystavuje na jméno držitele (zaměstnance ČD Cargo anebo jeho rodinného příslušníka) a nesmí být využita jinými osobami než právoplatným držitelem karty. Ke každé kartě lze objednat 1 kartu pro dospělého rodinného příslušníka a maximálně 3 karty pro děti do 15 let.

Jak lze tuto kartu využívat?

Tato karta umožňuje vstup do široké sítě partnerských sportovních a relaxačních zařízení po celé České a Slovenské republice. Celkem jich je přes 1 800 a uživatel má do těchto zařízení neomezený vstup. MultiSport kartu lze využít pouze jedenkrát za den na vybranou sportovní nebo relaxační aktivitu 7x v týdnu.

Více informací o programu Multisport a seznam sportovišť v České republice, kde lze MultiSport kartu uplatnit naleznete na **www.multisport.cz** a pro sportoviště na Slovensku je naleznete na **www.multisport.sk**

V případě jakéhokoliv dotazu k tomuto benefitnímu programu se na mne neváhejte obrátit.

Josef Kreische
Mobil: 723 873 450,
E-mail: Josef.Kreische@cdcargo.cz

Přeprava osobních vozů ČD do Mauritánie

Na počátku července letošního roku byly přepraveny tři vyřazené osobní vozy druhé třídy ČD do Antverp, odkud dále pokračovaly do africké Mauritánie. V historii české železnice není mnoho podobných příkladů exportu nových nebo starších železničních vozidel do Afriky.

Belgium-Chezch Xpress s osobními vozy u Hanzewegu Foto: Ruben Schots

Československý průmysl se v této části světa nikdy významněji neprosadil a jeho úspěchy by se daly spočítat na prstech jedné ruky. Asi jedinými vozidly dodanými přímo z výroby do africké země, bylo sedmnáct posunovacích lokomotiv DM 1435 – neboli „prasátek" řady T 211 ČSD – do Egypta na podzim 1960. Jiným případem exportu československých vozidel na černý kontinent je vývoz osmnácti lokomotiv řad 770 a 771 původem od ČD a pětatřiceti výsypných vozů řady Sav od tehdejších ŽSR do západoafrické Guineje, který proběhl v letech 1996 a 1997. Zde měla tato vozidla sloužit na tratích z přístavu Conakry do vnitrozemí, kde je zajišťována prakticky výhradně přeprava bauxitu z ložisek ve vnitrozemí do přístavu. Osudy těchto vozidel ale nejsou známy a je otázkou, zda vůbec zasáhla do provozu; zvláště u lokomotiv, které před odesláním nebyly vůbec nijak upraveny pro provoz v subsaharské Africe, je jejich dlouhodobější provozování velice nepravděpodobné.

Export osobních vozů proběhl do stejné části Afriky i na trať podobného charakteru. Vozy míří na jedinou mauritánskou trať Nuadhibú – Zouérat. Jedná se jednokolejku normálního rozchodu o délce 704 km, která spojuje povrchové doly na železnou rudu v oblasti Zouérat s přístavem Nuadhibú. Je provozována státní společností Société Nationale Industrielle et Minière (Státní průmyslový a důlní podnik). Trať byla vybudována z iniciativy francouzské koloniální správy Francouzské západní Afriky, kterou vyvolaly objevy bohatých nalezišť železné rudy v okolí horského masivu Kidjat Idždil. Přípravné práce na výstavbě, které započaly v roce 1940, přerušila 2. světová válka a byly obnoveny až v roce 1952. Stavbu investovala akciová společnost Société Anonyme des Mines de Fer de Mauritanie (MIFERMA). První kilometr byl slavnostně uveden do provozu 5. března 1961 a celá trať byla dokončena 25. března 1963 – tedy až po získání nezávislosti Mauritánie, ke kterému došlo 28. listopadu 1960. Slavnostní zahájení provozu na celé trati se uskutečnilo 16. června 1963 za účasti mauritánského prezidenta, přestože kolaudace proběhla 21. dubna a první vlak tratí projel již 1. června. V roce 1974 byla trať zestátněna jako součást majetku společnosti MIFERMA a její správa přešla pod státní podnik Société Nationale Industrielle et Minière.

Určitou kuriozitou trati je tunel Šúm. Původně byla trasa dráhy projektována tak, aby vedla mauritánským územím podél hranice se Západní Saharou. Od Atlantského oceánu vede trať východně až ke zlomu hranice poblíž města Šúm (Choum), kde se stáčí na sever. V tomto zlomu byla trasa původně projektována v úpatí horského útesu, které ovšem leží na území Západní Sahary, tehdy spravované Španělskem. Francouzi a Španělé nenalezli dohodu, která by umožnila exteritoriální vedení železnice, a proto musel být útesem proražen tunel, který leží na mauritánské straně hranice. Tunel, který vede ve značném spádu žulovým masivem, je 1 893 m dlouhý. Když v roce 1976 jižní část Západní Sahary připadla na krátkou dobu Mauritánii, byl v roce 1978 vybudován obchvat tunelu v délce 5 km, který vede relativně rovnou pouští. Od toho roku není tunel v provozu. Podle dostupných zdrojů je v nejbližších letech plánována modernizace tratě za účelem zvýšení její výkonnosti a rovněž je chystáno vybudování nové vlečky do povrchového dolu Guelb al-Aouj.

Na celé trati leží jen dvě mezilehlé stanice a sedm zastávek. Na trati je provozována prakticky pouze přeprava železné rudy. Nákladní vlaky, které patří k nejdelším na světě, jsou dlouhé až 2,5 km a skládají se z 200 až 210 vozů, každý ložený rudou o hmotnosti 84 tun při nápravovém tlaku 26 tun. Denně zde jezdí tři páry vlaků tažené třemi až čtyřmi dieselelektrickými lokomotivami General Motors EMD SD40 o výkonu 2 430 kW. Některé vlaky jsou provozovány jako smíšené a jsou doplněny doprovodnými osobními vozy. Nasazovány jsou zde jak starší vozy různého původu z Evropy, tak i lůžkové vozy, vzniklé umístěním speciálního obytného kontejneru na plošinový vůz.

„Naše" tři vozy byly ČD Cargo předány 27. června v Bohumíně, odkud byly vlakotvorně přepraveny do stanice Ústí nad Labem-západ. Odtud byly po dvou částech, dva vozy a jeden vůz, přímým vlakem 40950 Czech-Belgium Xpress, odeslány do přístavu Antverpy. Zde je čekala nakládka na námořní loď a odjezd do exotické cílové destinace.

Na závěr je ještě možno uvést, že kromě těchto tří vozů do Afriky ještě odcestovaly tři lehátkové vozy. Ty byly dle dostupných informací koupeny na Slovensku a jejich oprava a přeprava byly v rukou soukromého subjektu.

Martin Boháč

Historie a současnost kontinentálních železničních přeprav mezi Čínou a Evropou (4)

CESTA PŘES ČERNÉ MOŘE

Další variantou suchozemského spojení Číny a Evropy představují již rozvíjené trasy přes Baku popsané v minulém díle našeho cyklu s následným využitím železnice do gruzínského Batumi a vstupující do Evropy přes přístavy Černého moře, a to buď přes rumunskou Constanțu nebo ukrajinskou Oděsu.

Tyto trasy jsou nabízeny díky snahám států ležících při černomořském pobřeží stáhnout alespoň část stávajících a především potenciálních přeprav na svá území, a to mimo ruské teritorium.

15. ledna 2016 bylo podepsáno ukrajinsko-čínské memorandum o spolupráci při rozvoji této trasy, a již o měsíc později, 16. února, vypluly z přístavu Černomorsk (dříve Iljičevsk) u Oděsy první kontejnery do Číny. Z Batumi dále pokračovaly železnicí přes Gruzii do Ázerbajdžánu a již dříve popsanou cestou přes Kaspické moře a Kazachstán do Číny; doba přepravy z Ukrajiny do Číny tímto způsobem je udávána na maximálně čtrnáct dní. V té době se předpokládalo, že mezi Černým a Kaspickým mořem bude jezdit osm párů vlaků měsíčně, které by přepravily 20 000 tun zboží v jednom směru. Celková roční kapacita tohoto spojení je pak udávána na 5 milionů tun zboží (2,5 milionu v jednom směru). Limitujícím faktorem, který nedovoluje počítat s většími přepravní objemy, jsou především kapacity překládkových terminálů na obou březích Kaspického moře. Kazachstánský přístav Aktau má nyní celkovou kapacitu 13 milionů tun ročně – která ale pochopitelně nemůže být využita jen pro čínsko-evropské přepravy – a pracuje se na zvýšení na 23 milionů v roce 2020, z čehož by pro přepravy na této větvi Nové hedvábné stezky mohla být využita zhruba polovina. Výkony přístavu v ázerbájdžánském Alatu by v té době měly dosahovat zhruba stejné hodnoty, asi 25 milionů tun přeloženého zboží za rok.

Kromě zboží z/do Číny by ale touto trasou přes Černé moře mělo proudit ještě zboží do/z jiné destinace, Kazachstánu. Tato největší ze středoasijských ex-sovětských republik je dnes obchodně velice silně svázána s Evropskou unií, dostupné zdroje udávají, že obchodní výměna s Evropskou Unií tvoří zhruba 40 % celého kazašského zahraničního obchodu. Prakticky celý objem zboží obchodovaného s Evropskou unií je dnes přepravován pouze přes Rusko, což Kazachstánu, snažícímu se o národní emancipaci (je poměrně málo známo, že kazašský prezident Nursultan Nazarbajev rozhodl o ukončení používání azbuky a přechodu k latince, přičemž úplně by azbuka měla z Kazachstánu zmizet v roce 2025) plně nevyhovuje a snaží se o diverzifikaci možných přepravních toků západním směrem. Tato představa je pochopitelně nejvíce podporována Ukrajinou, jejíž vztahy s Ruskem jsou již několik let dramaticky vyostřené. Na ukrajinské straně je proto rozvoj přístavu Oděsa velmi podporován a existují zde různé návrhy na zlepšení železničního spojení s Rumunskem, Polskem a dokonce i Litvou, zcela se vyhýbající ruskému území. V případě směru na Rumunsko jde i o zlepšení stavu silnice E 87 mezi Oděsou a rumunskou hranicí v Galați, která je v téměř celé své třistakilometrové délce v naprosto katastrofálním stavu – ostatně jako téměř veškerá ukrajinská silniční síť. V případě Litvy je plánováno spojení Oděsy s Klajpedou a zřejmě tedy i znovuobnovení trajektu do německého Mukranu na ostrově Rujána, který od osmdesátých let minulého století sloužil pro přepravu širokorozchodných vozů až na německé území, ale který není v dnešní době provozován.

Je ale velkou otázkou, jak všechny tyto záměry nakonec dopadnou, neboť ve hře je řada zemí se spíše slabými ekonomikami, s různými politickými režimy a v mnoha případech i s velmi vysokou úrovní klientelismu a korupce. Proto se nedá vyloučit, že všechny proklamace jsou spíše zbožnými přáními jednotlivých účastníků této „hry" a většina přeprav po nové Hedvábné stezce nakonec stejně zůstane v rukou nejsilnějších hráčů, tedy v první řadě Číny a Ruska.

Martin Boháč

Jednou z firem, která se snaží spojení přes Černé moře rozvíjet, je švýcarský HUPAC. Letos na jaře slavnostně zahájil provoz intermodální linky z íránské Astray přes gruzínský přístav Batumi a ukrajinský Černomorsk do polského Slawkówa, s využitím polské širokorozchodné tratě LHS. Tím se též dostáváme k tématu příštího pokračování našeho volného cyklu, kterým budou železniční přepravy z Íránu do Evropy. Na snímku je slavnostní ceremonie po příjezdu prvního vlaku z Íránu přes Černé moře v polském Slawkově v květnu 2018. **Foto: LHS**

V červenci letošního roku bylo oficiálně oznámeno, že došlo k výraznému zvýšení výkonnosti čínsko-kazašského hraničního přechodu Chorgas – Altynkol, a to zavedením nových komunikačních a informačních technologií, zejména položením optického kabelu mezi oběma stranami hraničního přechodu. To by mělo údajně zrychlit celní procedury až třicetinásobně a doba zpracování jednoho kontejnerového vlaku dnes dosahuje necelých čtyř hodin. Přes tento hraniční přechod, který byl otevřen v roce 2011 jako alternativa známějšího a dnes už přetíženého přechodu Alashankou – Dostyk, projelo od počátku letošního roku 64 kontejnerových vlaků směr Evropa, které přepravily 3730 TEU. Z toho bylo 44 do Małaszewicz a na zbylých 20 připadly směry Finsko, Slovensko, Maďarsko a Rakousko. Dále tudy projelo 250 vlaků s cílem v některé středoasijské zemi, z nichž pět dokonce projelo novou trať do Íránu s cílem v oblasti Perského zálivu.

Železnice v Evropě 17. díl (Nizozemsko)

Nizozemsko, oficiálně Nizozemské království, je nížinatá země (nejvyšší bod 321 m n. m.) ležící na pobřeží Severního moře. Na téměř polovičním území v porovnání s Českou republikou žije 17 milionů obyvatel a při vysoké hustotě zalidnění je dopravě věnována zvýšená pozornost. První 16 km dlouhá trať z Amsterdamu do Haarlemu byla zprovozněna 20. září 1839. K jejímu prodloužení do Rotterdamu došlo v roce 1847.

Je důležité upozornit, že při budování byl zvolen dosti nevhodný rozchod koleje (1 945 mm), který si později vyžádal dodatečné náklady na přestavbu na normální rozchod (1 435 mm). První tratě, kterých se do roku 1860 postavilo pouhých 325 km, byly budovány dvěma společnostmi HSM (Holandská železniční společnost) a NSR (Nizozemsko Rýnská železniční společnost). Zatímco HSM stála za první tratí z Amsterdamu do Rotterdamu, NSR ve směru na Německo propojila v prosinci 1843 Amsterdam s Utrechtem. K napojení na německou síť došlo až v roce 1856, jelikož NSR také zvolila nevhodný „holandský široký rozchod" a muselo nejdříve dojít ke konverzi na standardní rozchod.

V druhé polovině 19. století se při budování železnic začal výrazněji angažovat stát, jehož snahou bylo napojit na železniční síť co největší počet měst. První elektrifikovaná trať (střídavá trakce, 10 kV) byla uvedena do provozu již v roce 1908, kdy propojila Rotterdam s Haagem. K elektrifikaci tratě mezi Rotterdamem a Amsterdamem došlo v roce 1927. Následně bylo napájení všech elektrifikovaných tratí přepojeno na trakci stejnosměrnou 1,5 kV. Po první světové válce poklesla nizozemská ekonomika a dvě největší společnosti HSM a SS (Společnost pro využívání státních drah) ztratily na ziskovosti. Bankrot vzhledem k významnosti firem byl nepřijatelný, nizozemská vláda je proto podpořila nákupem jejich akcií, kdy postupně vykoupila veškerý podíl. V roce 1938 byly sloučením dvou výše uvedených společností HSM a SS založeny Nizozemské železnice (NS). Druhá polovina 20. století se nesla v duchu velkých každoročních dotací do NS. V roce 2000 se nákladní sekce NS Cargo stala součástí Deutsche Bahn spojením s Railion (název společnosti se postupně měnil z Railion Benelux na Railion Nederland, DB Schenker Rail Nederland do současného DB Cargo Nederland). Správa infrastruktury byla v roce 2003 vyčleněna z NS do společnosti ProRail.

Nizozemská železniční síť je velmi hustá s celkovou délkou 3 223 km. Téměř tři čtvrtiny tratí jsou elektrifikovány (2 321 km). Veškerá síť je napájena stejnosměrnou napájecí soustavou (1,5 kV) se dvěma výjimkami (25 kV 50 Hz). První výjimkou je vysokorychlostní trať s názvem HSL-Zuid, spojující Amsterdam (respektive letiště Schiphol) s belgickou hranicí. Trať je dlouhá 125 km a byla uvedena do provozu 7. září 2009. Druhou výjimkou je pak v roce 2007 zprovozněná Betuweroute – trať vyčleněná pouze pro nákladní dopravu, spojující Rotterdam se 159 km vzdálenou německou hranicí. Konverze celé elektrifikované sítě na střídavou trakci 25 kV, 50 Hz byla několikrát zvažována (1997, 2005, 2012), nicméně z důvodu vysokých nákladů (10 miliard EUR) bylo od tohoto plánu upuštěno. Posledním návrhem z roku 2015 (revidován 2017) je přepnutí napětí v troleji na ekonomičtější 3 kV (snížení ztrát a zrychlení akcelerace vlaků). Tato poslední úprava počítá s náklady ve výši 1 miliardy EUR. Jak již bylo uvedeno správcem infrastruktury je od roku 2003 společnost ProRail jež zaměstnává 2 650 pracovníků a sídlí v Utrechtu.

Nákladní vlak dopravce Railion projíždí po tzv. Betuweroute, trati spojující Rotterdam s Německem. **Foto: Bob Visser, www.railpictures.net**

Čilý ruch v terminálu společnosti RSC v přístavu Rotterdam **Foto: mtnsuborg, www.railpictures.net**

Modální podíl železniční nákladní dopravy je v Nizozemsku velmi nízký. V roce 2015 bylo po železnici přepraveno pouhých 5,2 % (6,5 miliardy tunokilometrů), což představuje přibližně 36 milionů tun zboží. Velkým specifikem je, že vnitrostátní železniční nákladní doprava činí jen 20 % železničního podílu. Toto je dáno nejen malou velikostí země, ale hlavně přítomností největšího přístavu v Evropě, Rotterdamu. Dalším zajímavým specifikem je, že vodní plochy pokrývají 18,4 % povrchu Nizozemska a jsou hojně využívány. Modální podíl vodní nákladní dopravy zde proto dosahuje téměř 40 %. V osobní dopravě je podíl železniční dopravy o něco vyšší 8,4 % (17 miliard osobokilometrů).

Nizozemský železniční trh je plně liberalizován. V nákladní dopravě působí celá řada společností, největším dopravcem je již zmiňované DB Cargo Nederland, které obsluhuje přibližně 60 % trhu. Se 70 lokomotivami a 650 zaměstnanci přepraví ročně 3,8 miliardy tkm. Hlavním zájmem DB Cargo Nederland je spojení přístavů v Rotterdamu, Amsterdamu a Antverpách s kontinentální Evropou. K dalším nákladním dopravcům patří ERS Railways se zaměřením na intermodální přepravy, Crossrail, Häfen und Güterverkehr Köln či Captrain Nederland (dceřiná společnost SNCF Fret vzniklá koupí Veolia Cargo Nederland). Zajímavostí je, že první privátní nákladní železniční dopravce ACTS Nederland založený v roce 1989 se specializací na přepravní systém ACTS, jež byl v roce 2004 po koupi logistickou společností přejmenován na Husa Transportation Railway Service, ukončil svoji činnost v roce 2014. V osobní dopravě je situace také pestrá, vedle hlavního dopravce NS, který zaměstnává 34 000 pracovníků, zde působí společnosti Arriva Nederland, Breng, Keolis, DB Regio nebo NMBS/SNCB.

Rotterdamský přístav, největší v Evropě a devátý na světě zaujímá plochu 126 km^2. Leží v oblasti společné delty řek Rýn a Máza vlévajících se do Severního moře. Přístav s protáhlým tvarem v délce 42 km poskytuje práci 95 000 lidem. V roce 2016 jím prošlo zboží o souhrnné hmotnosti 461,2 milionů tun, což reprezentuje 29 000 námořních lodí (80 lodí denně) a 105 000 lodí říčních. Existence výše uvedené, pro nákladní dopravu vyčleněné tratě, Betuweroute je proto ve světle těchto údajů zcela opodstatněná. Zajímavostí je, že v červenci 2016 přijel do Rotterdamu první vlak z Číny. V březnu 2018 se pak uskutečnila první jízda vlaku z Amsterdamu do čínského Yiwu, která tak zahájila provoz pravidelného týdenního spojení. Vlak 11 000 kilometrů vzdálenou trasu překoná za 16 dní.

Michal Vítěz

Ze zahraničí

EVROPA

Investice do evropské infrastruktury

Evropská komise zveřejnila 6. června 2018 návrh rozpočtu CEF (Nástroj pro propojení Evropy) na období 2021 – 2027. V rozpočtu o celkové výši 42,3 miliardy EUR se počítá s dopravními investicemi (30,6 mld. EUR), energetickým sektorem (8,7 mld. EUR) a digitalizací (3 mld. EUR). V rámci dopravní infrastruktury směřuje 14,5 mld. EUR do rozvoje klíčových evropských sítí. Na inteligentní, udržitelnou, spolehlivou a bezpečnou mobilitu je vyčleněno 9,6 mld. EUR. Tato položka obsahuje i investice do ERTMS. Nově jsou v rozpočtu alokovány prostředky na podporu vojenské mobility ve výši 6,5 miliardy EUR.

NĚMECKO, NIZOZEMÍ

Snížení poplatků za dopravní cestu

5. července 2018 rozhodlo Německé federální ministerstvo o přidělení 175 milionů EUR na snížení poplatku za použití dopravní cesty v letošním roce. Částka by mohla být v příštím roce zdvojnásobena. Železniční sektor očekává snížení poplatků v rozmezí 50 %. Německo následovala i Nizozemská vláda, která deklarovala příspěvek na podporu železniční dopravy formou snížení poplatku za dopravní cestu ve výši 12 – 14 mil. EUR, které budou každoročně k dispozici v období 2019 až 2023. Obě země se snaží o zvýšení podílu železniční nákladní dopravy na přepravním trhu.

SLOVENSKO

Půjčka státu nebyla nepovolenou pomocí

Evropská komise 20. července 2018 oznámila, že podle jejích zjištění půjčka ve výšce 166 mil. EUR poskytnutá vládou Slovenské republiky koncem března 2009 Železniční společnosti Cargo Slovakia (ZSSK Cargo) nepředstavuje státní pomoc podle pravidel Evropské unie. Komise dospěla k závěru, že Slovensko se chovalo jako tržní investor a neposkytlo ZSSK Cargo žádnou ekonomickou výhodu. V uvedeném čase existovaly podobné bankovní nabídky, jaká byla výška veřejné půjčky.

Michal Vítěz
Michal Roh

Personální oddělení odpovídá

Dotaz: Jako zaměstnanec řídím služební vozidlo a z personálního pracoviště jsem byl vyzván k předložení řidičského průkazu a mám jít k lékaři na prohlídku. Proč?

Řidič referent je zaměstnanec, který řídí na pracovní cestě nebo při výkonu pracovních činností služební motorové vozidlo do 3,5 t a nemá v pracovní smlouvě sjednán výkon práce v zaměstnání „řidič osobního automobilu".

Základní podmínkou pro řízení služebního vozidla je samozřejmě řidičský průkaz s platným řidičským oprávněním, ale i odborná a zdravotní způsobilost. Díky této nové evidenci jsme již v mnoha případech upozornili zaměstnance na neplatnost jejich řidičského průkazu.

S účinností od 1. ledna 2018 bylo vydáno opatření ŘO10 č. 17/2017, které stanovuje postup pro získání a udržení odborné a zdravotní způsobilosti zaměstnanců, tzv. řidičů referentů. Bez odborné a zdravotní způsobilosti nemůže být zaměstnanci služební vozidlo přiděleno.

Odbornou způsobilostí máme na mysli držení řidičského průkazu s příslušným oprávněním a pravidelné proškolení z pravidel silničního provozu, které nám ukládá zákoník práce. V ČD Cargo probíhá toto proškolení 1x za 2 roky formou elektronické výuky v aplikaci iTutor.

Výše uvedené opatření reaguje i na novelu vyhlášky č. 79/2013 Sb., o provedení některých ustanovení zákona č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách, (vyhláška o pracovnělékařských službách a některých druzích posudkové péče), která v příloze č. 2, části II, bodu 5 stanovuje pro řidiče referenty (s výjimkou řidičů podle ustanovení § 87 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích) zvláštní zdravotní způsobilost, podle které jsou zaměstnanci posuzováni lékařem pracovnělékařských služeb.

Při novém zajištění činností řidiče referenta jsou zaměstnanci vysíláni na vstupní prohlídku. Periodické lékařské prohlídky se řídí věkem zaměstnance a jeho zařazením do příslušné kategorie pracovního rizika.

Dále je řidič referent (jako každý občan) povinen podrobit se pravidelné lékařské prohlídce podle ustanovení § 87, odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, nejdříve šest měsíců před dovršením 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku (po dovršení 68 let věku pak každé dva roky). V tomto případě je dle výše uvedeného zákona nařízeno, že každý občan (tzn. i náš zaměstnanec) je povinen mít s sebou příslušné potvrzení registrujícího/ošetřujícího lékaře, aby mohl doložit, že je schopen řízení silničního motorového vozidla.

Případné další dotazy zaměstnanců z této oblasti zodpoví příslušná personální pracoviště.

Věra Drncová

Zdravotní způsobilost	Věk od	Věk do	Perioda prohlídky
Řidič referent v kategorii pracovního rizika 1	18	49	6 let
Řidič referent v kategorii pracovního rizika 1	50		4 roky
Řidič referent v kategorii pracovního rizika 2-4	18	49	4 roky
Řidič referent v kategorii pracovního rizika 2-4	50		2 roky

Dovolená u moře s železnicí za zády

Letošní horké léto jsme si s přítelkyní nedovedli představit bez dovolené u moře. Při rozhodování kam se vydáme, padla volba na Albánii. Je to země plná kontrastů, krásných hor, bunkrů a Mercedesů. Navíc je také domovem lokomotiv vyráběných v bývalém Československu, které i přes své stáří neúnavně dopravují vlaky po celé Albánii. Jedná se o řadu T 669.1 u nás známou též pod přezdívkou „čmelák“.

Výpravčí ve stanici Golem předal strojvedoucímu rozkaz a vlak může vyrazit dál do Durrësu.

Přesto, že nás někteří zrazovali, musím říct, že jsme udělali dobře. Ubytování i strava nás příjemně překvapily, což také přispělo ke spokojenosti z mé strany, ale nejvíce to, že hned druhý den jsem zaslechl známé houkání. Proto jsme hned další den zamířili rovnou z pláže hledat koleje. Povedlo se, od našeho resortu byla železnice vzdálena asi jen půl kilometru. Železniční síť v Albánii není příliš hustá a není elektrifikovaná. V místě, kde jsme na ni narazili, jezdí čtyři páry vlaků denně. Jak jsem později zjistil s křižováním na zastávce Golem. Jedná se o jednokolejnou trať, která se táhne podél pobřeží Jaderského moře ze stanice Durrës s odbočením v Rrogozhinë a podél pobřeží jižně do Fier nebo východně do Elbasanu a dále na Pogradec. Rychlost vlaků není nikterak závratná a jezdí se zde maximálně 50 km/hod.

Osobní vozy jsou značně vzdušné a chybějící zasklení zřejmě nahrazuje klimatizaci.

Když jsme objevili koleje, tak přítelkyně, která je výpravčí, nechtěla uvěřit, že po takovéto „střece“ jezdí vlak. Prošli jsme se podél kolejí asi tak dva tři kilometry, cestou potkali místní obyvatele a já se je jal zpovídat, v kolik že tudy jezdí vlak. Byli to velice ochotní lidé, kteří ve svém domečku provozovali jakýsi mini market, ale uměli pouze albánsky. „Rukama, nohama“ jsem vyzvěděl, že vlak by tudy měl projíždět okolo půl druhé odpoledne, což bylo zhruba za hoďku. Vlaku jsme se však nedočkali. Chyba lávky, vlak jel až o půl třetí.

K večeru jsme se rozhodli přijít celé záhadě na kloub a vyrazili autobusem do 8 km vzdáleného Durrësu. Bylo to docela dobrodružné. Když jsme se dotázali, odkud autobus jezdí, bylo nám sděleno, že od nedaleké benzínové pumpy. Překvapení nastalo, když jsme hledali nějaké označení zastávky nebo jízdní řád, nic takového zde nenajdete. Prostě stojíte na benzínce, k vám se přidávají místní i turisté jízdy chtiví autobusem a skutečně po 35minutovém čekání přijíždí vytoužený spoj. Zaujímám místo za řidičem, dál to stejně nešlo, a sleduji jízdu do Durrësu. Pohybujeme se v koloně a tak je čas omrknout vybavení autobusu, řidiče a okolí. Autobus je asi místní klasika, ale jede. Klimatizaci nahrazují přední otevřené dveře, přesto že je plno, ale místní jsou na to asi zvyklí. Trošku ruší neúnavný průvodčí, který se prodírá autobusem, ale nakonec i ode mě vybere 80 leku za dvě jízdenky. Díky koloně trvá jízda asi 40 minut. Tím pádem dorazíme do Durrësu až kolem 19. hodiny. Nádraží je již zavřeno a s místním zaměstnancem není vůbec řeč. Nepustí nikoho, pouze místní, kteří zde mají uschovaná kola. Zklamáni trochu rozptýlí jízdní řád vystavený na tabuli venku. Vyfotím si ho do mobilu, ať je po ruce a po krátké prohlídce okolí se vracíme autobusem zpět. Podle sdělení řidiče jede poslední ve 20 hodin a pak konec. Další možnost vrátit se je pouze taxíkem nebo pěšky.

Výpravní budova stanice Golem

Hned následující den jsem vyrazil opět na průzkum. Když jsme byli na nádraží v Durrësu, tak jsem si všiml, že návěstidla nemají žádná světla a pouze tam trčí nějaké dráty. Nakonec jsem zjistil, že je to stejné po celé trati, včetně stanic kde se křižují vlaky. Zabezpečovací zařízení prostě neexistuje. Nákladní doprava ve směru Durrës – Rrogozhinë není v současné době žádná, za celý týden nebyl vidět jediný nákladní vlak a pokud nějaké nákladní vlaky v Albánii jezdí, bude to nejspíše mezi přístavem Durrës a Shkodër. Jedná se o trať do Černé hory, které je jediným napojením na evropskou železniční síť. Při návštěvě Durrësu jsem zahlédl pár plošinových vozů, ale kdy do stanice dojely, bylo těžko určitelné. Vypadaly, že tam už nějaký ten rok pobývají.

Vozový a lokomotivní park Albánie není příliš pestrý. O to více oko fanouška železnice potěší všude přítomné „čmeláky“, které sem byly dodávány v letech 1968 – 1990. Park osobních vozů je trochu rozmanitější, můžete zde potkat secondhandové vozy bývalé FS (vozy s postranní chodbičkou a deseti kupé) nebo vozy DB se třemi samostatnými velkoprostorovými oddíly. Vozy na osobních vlacích vypadají značně omšele a jsou poměrně vzdušné, v podstatě jsem nepotkal vůz, který by měl všechna okna :-). Lokomotivy jsou na tom naštěstí o dost lépe a v krásné hornaté krajině je stále slyšet burácení 310kových motorů z ČKD. A co dodat na závěr? Byla to určitě povedená dovolená s poznáním odlišného pojetí železnice.

Pokud se o železnicích v Albánii chcete dozvědět více, podívejte se na speciální vydání elektronického magazínu PROVOZ (www.lokomotivy.net – záložka MAGAZÍN).

Text a foto: Josef Hevera

Modelářská sobota na Zubačce, aneb 30 let „Elektroniků“ řady 743

4. srpna 2018 se v Kořenově na jediné ozubnicové dráze v České republice konala zajímavá akce „Modelářská sobota na Zubačce“, jejíž součástí byly i oslavy 30. výročí nasazení „Elektroniků“ řady 743 do provozu.

Lokomotivy této řady se vyráběly v období 1987 – 1988 v ČKD Praha a právě v roce 1988 došlo k prvnímu nasazení těchto vozidel na výkony na horských tratích na Liberecku. „Elektroniky“ vám určitě představíme v některém z dalších dílů našeho seriálu o lokomotivách ČD Cargo, tak jen připomeňme, že u těchto lokomotiv byl poprvé využit elektronický regulátor spalovacího motoru a že tyto stroje znamenaly definitivní konec využívání ozubnice na trati Tanvald – Harrachov.

Jelikož vlastníkem všech deseti lokomotiv řady 743 je ČD Cargo, byla naše společnost požádána o zapůjčení dvou strojů na tuto akci. Byla vybrána vozidla 743.002 a 743.007, jenž byla nasazena do čela vlaků s historickými vozy Balm. Ty svážely zájemce o akci z Tanvaldu a Harrachova. Aby byla historická iluze dokonalá, do provozu byly nasazeny i historické tramvaje a autobusy převážející návštěvníky z Liberce a Jablonce nad Nisou do Tanvaldu, odkud pak mohli využít výše uvedený vlak. Kromě již zmíněných „Elektroniků“ s přepravou pomáhaly i motorový vůz M 240.0 „singrovka“ a ozubnicová lokomotiva T 426.0 „rakušanka“ – vozidla více než typická pro provoz na kořenovské zubačce.

Začátek oslav byl naplánován na 9. hodinu, kdy začali přijíždět první návštěvníci. Pro všechny bylo připraveno bohaté občerstvení a atmosféru dotvářela country hudba s českým zněním písniček od legendy country Johnnyho Cashe. S postupujícím časem návštěvníků přibývalo a nebyli mezi nimi jen Češi, ale i Němci a Poláci. Celá akce tak dostala úplně nový mezinárodní rozměr. Kromě prohlídky historických lokomotiv a vozů, mohli zájemci prozkoumat i nově zrekonstruovanou výtopnu v Kořenově, kde byly vystaveny železniční modely a modelová kolejiště velikostí N, TT, H0 a G. Zvlášť u dětí pak zabodoval vláček důlní železnice, kterým se mohly svézt. Jedním z hlavních bodů akce pak byl i křest publikace o lokomotivách řady 743.

Nebylo pochyb o tom, že se akce vydařila a že opět nemalou měrou přispěla k propagaci železniční dopravy a samozřejmě i ČD Cargo. Na našich lokomotivách jezdili naši strojvedoucí, k dispozici byly i propagační předměty. Prostě ČD Cargo bylo na akci vidět.

Text: Lukáš Kamarád
Foto: Pavel Šturm

Souprava vozů Balm v čele s lokomotivou 743.002 před odjezdem z Kořenova

Foto měsíce

Snímkem **Vítězslava Klozíka** se vracíme k minulému dílu seriálu o lokomotivách ČD Cargo. Fotograf zajímavě zachytil **lokomotivu 771.110 při obsluze vlečky Biocelu Paskov**. Protože podobné snímky se nedají běžným způsobem pořídit každý den, rozhodli jsme se jej vybrat jako foto měsíce.

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.