

My čekali jaro a zatím přišel mráz

Těmito slovy zhodnotil ředitel řízení provozu Česká Třebová Jiří Vencel počasí posledního únorového týdne. Zdálo se, že jaro už se blíží a místo toho území skoro celé Evropy zasáhly silné mrazy a v některých lokalitách působilo problémy i silné sněžení.

Provozní složky ČD Cargo i v tomto mrazivém počasí obstály na jedničku a rozhodující obchodní případy byly zajištěny bez větších problémů. Dovoz železných rud do Ostravy a Třince nebyl omezen. Tomu napomohlo také ošetření substrátu speciálním postřikem, který zabráňuje jeho zamrznutí. V některých elektrárnách a teplárnách byly problémy s vykládkou uhlí, ale naštěstí se nejednalo o zásadní potíže. Potíže se však nevyhly správci infrastruktury – na síti SŽDC jsme evidovali více případů lomů kolejnic, spadlých trolejí, ale naštěstí se vše obešlo bez většího vlivu na dopravu. Z naší strany jsme zaznamenali jen větší počet neschopných lokomotiv o víkendu, kdy se počasí změnilo, ale myslím, že i řada motoristů měla problémy nastartovat svá vozidla.

Uvidíme, jak se mrazivé počasí promítne do objemů přeprav. Propad přeprav železné rudy z ložského ledna se do konce roku nepodařilo vyrovnat. Bylo by škoda, kdyby slibně nastartovaný trend z měsíce ledna byl mrazivým počasím ve větší míře ovlivněn.

Na závěr mi dovoluťe poděkovat všem provozním zaměstnancům, kteří v nelehkých podmínkách uplynulých dnů zajišťovali bezproblémový provoz.

Michal Roh

OBSAH

02

Další úspěch regionálního obchodu

Regionálním obchodním manažerům se v ložském roce podařilo získat další zajímavou přepravu.



03

Investiční záměry ČD Cargo

Podnikatelský plán počítá s investicemi téměř 3,5 mld. Kč.



Redislokace motorové nafty z Kraillingu do České republiky byla úspěšně dokončena vloni v listopadu. Jako poděkování za osobní přínos k úspěšnému splnění tohoto úkolu byli ředitelem odboru ropy a ropných produktů Správy státních hmotných rezerv České republiky odměněni pamětním listem osoby za ČD Cargo nejpopulárnější – Ing. Jaroslav Kvapil, vedoucí komoditní skupiny chemické výroby a kapalná paliva a Bc. Tomáš Eichler, ředitel odboru obchodního managementu. Ti stáli také na počátku celého obchodního případu.

Foto: Michala Bílková

Jak jsme si vedli v roce 2017?

Stalo se již tradicí, že v některém z prvních čísel Cargováku seznámujeme čtenáře s výsledky předchozího roku a s okolnostmi, které je ovlivnily.

Vlaky ČD Cargo bylo v uplynulém roce přepraveno **64,8 mil. tun zboží**, což znamená meziroční pokles o cca 900 tis. tun. Za těmito čísly je nutné vidět řadu objektivních příčin, jako například klimatické podmínky ložské zimy nebo také změny přepravních toků spojené se zkrácením přepravních vzdáleností v některých komoditách. O část přeprav jsme přišli v konkurenčním boji, naopak další nové obchodní případy jsme získali. Svůj podíl na meziročním poklesu má i nedostatek některých vozových řad. Proto ČD Cargo v ložském roce zařadilo do provozu nové vozy řady Sgrrs – flexibilní vůz využitelný pro přepravu různých druhů nástav. Pozitivní je skutečnost, že podle statistických údajů se podařilo zastavit pokles tržeb z přepravy jednotlivých vozových zásilek. Tento výsledek lze přičíst aktivní obchodní politice ČD Cargo, zřízení pozic regionálních obchodních manažerů i marketingové podpoře. Svůj vliv částečně má i nedostatek řidičů.

I přes zvýšené objednávky se ani v průběhu roku nepodařilo dorovnat ztrátu z přeprav železné rudy, kdy na začátku roku, v důsledku silných

mrazů, docházelo k zamrznutí substrátu ve vozech, k prodlužování oběhu vozů a snížení objednávek. Negativně se pak projevil i odstavení vysoké pece a další technologické změny u jednoho z významných zákazníků. Na výsledcích v komoditě **železo a strojírenské výrobky** se pak projevil celkový pokles hutní výroby, kdy zboží z tuzemských hutí bylo nahrazováno zahraničním. Noví zákazníci, nejen v této komoditě, byli osloveni nabídkou nových produktových vlaků Dracula a Marie Terzie. V komoditě **stavebniny** se podařilo navýšit přepravy cementu téměř u všech významnějších zákazníků, pokračovaly také přepravy silničního ce-

mentu nejen na modernizaci dálnice D1, ale i na další infrastrukturní stavby. Za průlomové lze označit přepravy odširovacích vápenců z Berouna do německých elektráren zahájené v závěru roku. Přepravy jsou realizovány lokomotivami Vectron a strojvedoucími ČD Cargo v celé trase. Celkový výsledek v komoditě však bohužel negativně ovlivnil nižší objem výlukových přeprav (šterky, pražce) spojený s celkovým poklesem rozsahu výluk na tratích SŽDC a tím větší konkurencí dalších dopravců.

V komoditě **hnědé uhlí** byl plán splněn i přes řadu negativních faktorů. Z těch vnějších můžeme jmenovat na-

příklad neplánované poruchy a odstávky energetických zdrojů, plynořezání tepláren a samozřejmě i klimatické podmínky na počátku roku, kdy docházelo k zamrznutí paliva ve vozech. Z interních faktorů je nutné zmínit zejména nedostatek vozů na pokrytí přepravních potřeb. Situace v komoditě **černé uhlí a koks** nebyla v průběhu roku 2017 dobrá. Hlavní příčinou lze vidět v nejasné situaci v polských černouhelných dolech, kde došlo k velkým organizačním změnám s dopadem na těžbu a obchodní vztahy zvláště s českými firmami.

Pokračování na str. 2



Vlaky ČD Cargo bylo v uplynulém roce přepraveno **64,8 mil. tun zboží** – znamená to **63,5% tržní podíl**.

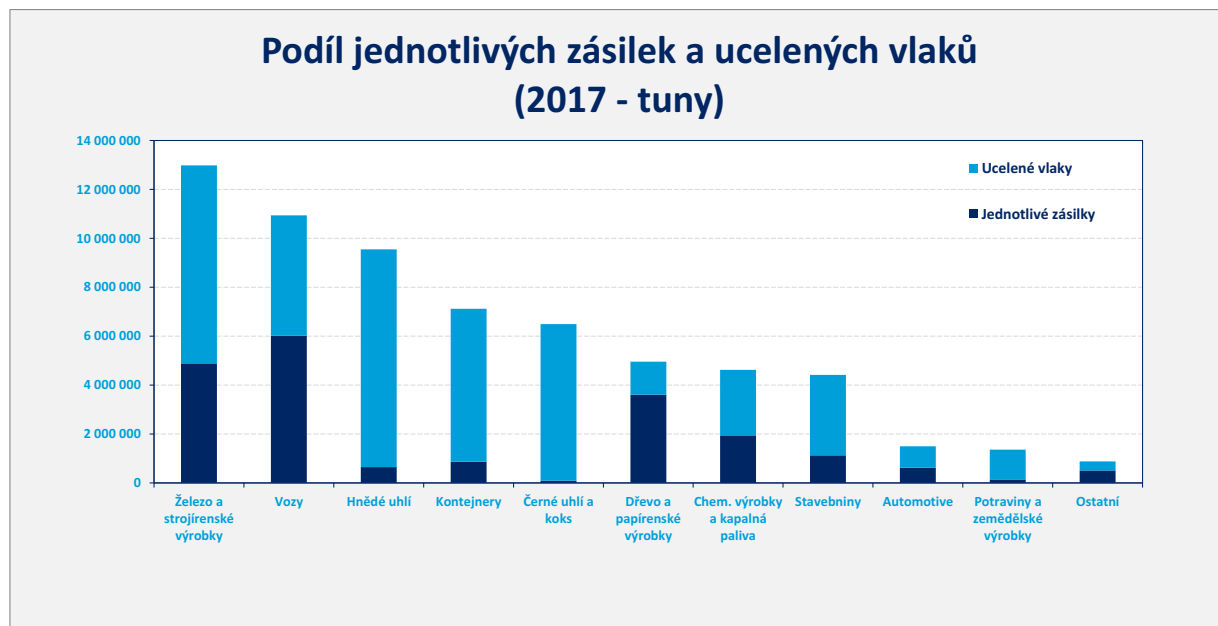
Foto: Michal Roh ml.

Jak jsme si vedli v roce 2017?

Dokončení ze str. 1

Po poklesu poptávky ceny uhlí opět rostly, což je důsledkem odlišné politiky Donalda Trumpa s příklonem k většímu využívání této suroviny nebo i omezením jeho těžby v Číně. V roce 2017 se dále prohlubovala spolupráce s dceřinou společností CD Cargo Poland.

V komoditě **chemické výrobky a kapalná paliva** se ani přes zisk několika nových přeprav nepodařilo zastavit sestupný trend. Výsledky roku 2017 jsou důsledkem změny zbožíových toků, při kterých výrazně poklesly dovozy pohonných hmot z Polska a naopak narostly přepravy cenově méně hodnotných zásilek. Výrazně se rovněž projevila konkurence v podobě potrubní dopravy. O Importní přepravy pohonných hmot z Německa byl sváděn ostrý boj s dalšími dopravci. Úspěšnost ČD Cargo v těchto ad hoc přepravách však byla poměrně dobrá, navíc se od dopravce AWT postupně podařilo převzít přepravy PHM ze Slovenska. V komoditě **potravin a zemědělské výrobky** se dařilo díky nabídce akčních cen na tranzit obilí ze Slovenska a Maďarska do námořních přístavů. Dařilo se i v řepné kampani. Zajímavé byly přepravy cukru do zemí



mimo Evropskou unii s překládkou z nákladních automobilů do železničních vozů v Jaroměři (SLS Trutnov).

V komoditě **dřevo a papírenské výrobky** byly stále nosné přepravy kalamitního dřeva z Jeseníků a Beskyd nejen do tuzemských dřevozpracujících podniků, ale i do zahraničí ve spolupráci s CD Cargo Germany nebo CD Cargo Slovakia). Od prosince 2017 za-

jišťuje ČD Cargo přepravy štěpky ze Ždírcu nad Doubravou do rakouského Gratwein-Gratkornu lokomotivou Vectron v celé trase. I tato komodita byla částečně postižena nedostatkem vozové kapacity. V komoditě **ostatní** vykazují nárůst přeprav všichni významnější zákazníci, ať už Česká pošta nebo ŠKODA Transportation. Velký nárůst zaznamenaly vojenské přepravy,

z nichž musíme zmínit tranzitní přepravy U.S. Army z Balkánu přes naše území do Německa.

Rok 2017 v komoditě **kombi** byl ve znamení nárůstu přeprav silničních návěsů v kombinaci s nasazením interoperabilních lokomotiv Vectron v celé trase. Na 6 – 7 párů za týden narostl počet spojů Brno – Rostock určených pro přepravy návěsů LKW Walter. Je-

jich část využívá z Brna produktový vlak Dracula do Curtici. Na konci července byl zahájen provoz další linky s návěsy RailRunner v trase Bratislava – Braunschweig. Operátor Metrans si nové mezinárodní přepravy a i některé tuzemské spoje realizoval vlastním dopravcem, což se negativně projevilo na plnění plánu. Úspěšně se rozvíjel projekt MalaTrain. Zajímavostí závěru roku jsou tři zkušební vlaky pro zákazníka Volvo z Belgie do Číny. V komoditě **automotive** ztratilo ČD Cargo několik tranzitních přeprav, změnila se i struktura vývozu z automobilky HMMC, kde došlo k částečnému poklesu expedice po železnici a zároveň k výraznému zkrácení přepravní vzdálenosti. I v roce 2017 jsme participovali na zvýšení výroby v automobilce ŠKODA AUTO, pozitivně se projevil také nárůst dovozu automobilů do několika destinací v České republice. Zahájili jsme přepravy automobilů z Polska do Brna s rozptylem do dalších tří zahraničních destinací.

Podnikatelský plán pro rok 2018 počítá s přepravou 68,1 mil. tun zboží. Je to výzva, ale předběžné lednové výsledky dokazují, že by se to mohlo povést.

Text: Michal Roh
Graf: Leona Pecková

Další úspěch regionálního obchodu



Předávání certifikátu proběhlo v sídle společnosti ČD Cargo v Praze.

Foto: Michala Bílková

O práci regionálních obchodních manažerů jsme čtenáře Cargováku již několikrát informovali. Jen pro úplnost dodejme, že primárním úkolem těchto pracovníků je rozvoj a podpora železničních přeprav u stávajících obchodních partnerů, vyhledávání nových zákazníků a obnova spolupráce u klientů, kteří z rozličných důvodů přestali využívat služeb ČD Cargo.

Jednou z firem, kterou v loňském roce oslovila regionální obchodní manažerka Ing. Jana Muchová, je akciová společnost MJM Litovel. Vznikla v roce 1991 a zemědělským podnikům, farmám i drobným pěstitelům nabízí komplexní služby v oblasti ze-

mědělské výroby. Jen namátkou jmenujme dodávku hnojiv, pesticidů, osiv a systému precizního zemědělství. Naopak od zemědělců vykupuje jejich produkty, které dále zpracovává či zajišťuje jejich odbyt.

V nabídce úseku Agroslužby MJM Litovel je aplikace průmyslových hnojiv, pesticidů a vápenatých hmot. Tyto činnosti firma vykonává nejen v okolí svého sídla v Litovli, ale jejich stroje a flotilu vozidel můžeme spatřit po celé republice, ale i u našich sousedů – tedy v Polsku a na Slovensku. Právě aplikace vápenatých hmot stála u restartu spolupráce s naší firmou, jejího intenzivního rozvoje a vzájemného propojení silniční a železniční přepravy vápenatých hmot. „Se železniční

jste spolupracovali již v minulosti, ale postupně všechny přepravy přešly na silnici,“ říká Ing. Miroslav Baroch, vedoucí úseku agroslužby společnosti MJM Litovel. „Tím hlavním důvodem byla větší flexibilita silnice a nepopírá, že i výhodnější cenové podmínky,“ dodává Ing. Baroch s tím, že „nabídka, kterou jsme od vaší regionální obchodní manažerky ing. Muchové obdrželi, však pro nás byla velmi zajímavá. Díky ní jsem začal „počítat“ s vagony a začal poptávat destinace po celé republice. Na její práci oceňuji zejména provozní znalosti, flexibilitu při plánování jednotlivých zakázek a rychlou reakci při řešení problémů, které v tak specifickém oboru, jakým zemědělství je, bezesporu jsou.“

Z vápenky ve Vitošově, případně i od jiných dodavatelů, společnost kupuje vápenaté hmoty, které spolu s následnou aplikací nabízí zemědělským podnikům. Firma MJM Litovel a.s. má vlastní nákladní automobily se silo návěsy, ale i přesto nyní zajišťuje přepravu vápence i po železnici s ČD Cargo. „Je to pro nás výhodné nejen cenově, ale i logisticky,“ potvrzuje Ing. Baroch. Vápno je ve vozech řady Raj přepravováno do řady železničních stanic po celé České republice. Samotnému zahájení přeprav proto předcházelo podrobné zmapování situace v jednotlivých lokalitách. „Bylo nutné prověřit technologii obsluhy dané stanice a samozřejmě i možnosti manipulace se zbožím ve vztahu k ploše nebo příjezdovým komunikacím. Velmi si vážím spolupráce s provozními zaměstnanci, se kterými jsem musela sjednat mnohdy individuální technologické podmínky,“ přibližuje svoji

práci Jana Muchová. Z vykládacích stanic pak vápence putuje přímo na pole. „Většinou jsou Rajky převáženy jako jednotlivé vozové zásilky, resp. skupiny vozů. Do Podbořan jsme však zajistili i přepravu dvou ucelených vlaků, aby se před zahájením výluky podařilo dodat požadované množství vápence,“ doplňuje Ing. Muchová. Jako zajímavost pak musíme uvést přepravy do Opavy, odkud je vápno odváženo na pole v sousedním Polsku.

V loňském roce přepravilo ČD Cargo pro zákazníka MJM Litovel a.s. téměř 11 tis. tun zboží. Tuto skutečnost ocenil i předseda představenstva ČD Cargo, který Ing. Barochovi předal certifikát společensky odpovědné firmy. Pro letošní rok je předpokládán minimálně stejný objem přeprav, rýsuje se i možnost spolupráce při přepravách dalších komodit.

Michal Roh



Překládka vápenatých hmot v Opavě

Foto: Jana Muchová

Investiční záměry ČD Cargo

Rok 2017 byl v oblasti investic společnosti ČD Cargo velice významným. Po letech umírněné investiční činnosti, která směřovala především do komponentních oprav nákladních vozů a lokomotiv, má společnost připravenu koncepci obnovy a udržitelnosti parku železničních kolejových vozidel pro následující roky.

Již v roce 2017 ČD Cargo pořídilo 100 nových univerzálních plošinových nákladních vozů řady Sggrs, které lze používat v kombinaci s modulárními nástavbami pro přepravy široké škály komodit. Tyto vozy byly již v roce 2017 nasazeny na celou řadu obchodních případů, které ověřily jejich variabilitu a budoucí potenciál. Pořízena byla také další interoperabilní lokomotiva Vectron, která podpoří strategii expanze společnosti na zahraniční trhy (zbyvající dva Vectrony byly převzaty v SOKV Ústí nad Labem v lednu letošního roku).

Koncepce obnovy a udržitelnosti parku železničních kolejových vozidel počítá s kombinací pořízení nových moderních kolejových vozidel a modernizací stávajícího majetku ČD Cargo. Jejím cílem je ve střednědobém horizontu zlepšit morální a technickou zastaralost parku železničních kolejových vozidel, jejich opotřebení, nižší spolehlivost i provozní efektivitu. Zároveň je nezbytné přizpůsobit strukturu nákladních vozů aktuálním požadavkům trhu, včetně zvolení optimální formy jejich pořízení do vlastnictví ČD Cargo nebo prostřednictvím nájmu. Cílem je pořízovat do vlastnictví převážně vozy univerzálního využití a/nebo s výhledem dlouhodobosti a pravidelnosti jejich využití. Dále je třeba zvýšit nízkou interoperabilitu parku lokomotiv ČD Cargo, implementovat nový evropský zabezpečovací systém (ETCS) a připravit se na budoucí konverzi napájecí soustavy v České republice a na Slovensku.

V loňském roce se sice nepodařilo naplnit ambiciózní investiční plán, započala však příprava a realizace řady výběrových řízení, jejichž plnění bude probíhat v letošním roce. V investičích kalkulujeme v oblasti hnacích vozidel s pořízením dalších elektrických více-systémových lokomotiv, ale také s nákupem traťových dieselových lokomotiv s plnou interoperabilitou, což umožní jistou nezávislost na elektrifikovaných tratích Německa a Rakouska. Další významnou připravovanou investiční akcí je komplexní modernizace a komponentní opravy lokomotiv řady 742, nosné řady dieselových lokomotiv, jejichž základním problémem je nevyhovující technický stav, především zastaralé spalovací motory a celková koroze, což vyvolává nutnost vyšších provozních záloh. Pokračovat bude také osazování lokomotiv multiaplikačními terminály, měřáky trakční energie a paliva, pískování lokomotiv a další akce technického zhodnocení včetně zlepšování pracovních podmínek strojvedoucích na hnacích vozidlech. Významný objem investičních prostředků bude směřovat také do komponentních oprav lokomotiv v souladu s novým údržbovým řádem.

V oblasti nákladních vozů je v plánu pořízení plošinových nákladních vozů pro kombinovanou dopravu a přepravy



Čeká nás komplexní modernizace a komponentní opravy lokomotiv ř. 742.

Foto: Michal Roh ml.

nejen v technologii inno freight, ale také pořízení velkoobjemových cisteren pro přepravy světlých petrochemických produktů. Nyní soutěžíme také zánovní a nové vysokostěnné vozy řady E. Dále bude investiční činnost ČD Cargo zaměřena především na obnovu stávajícího vozového parku, pro rok 2018 primárně na zajištění dostatečného počtu provozuschopných vozů pro přepravu pevných paliv a hromadných substrátů a revize dalších řad nákladních vozů. Pokračovat bude rovněž náhrada kombinovaných podlah za celokovovou a osazování technologií tzv. inteligentního vozu.

Dále bude pokračovat rozvoj informačních systému ČD Cargo s cílem zkvalitnit procesy napříč společností a podpořit obchodní činnost, a to především v návaznosti na zavedení zákaznického přístupu, elektronizaci

přepravy a zefektivnění místních prací včetně využití kapacit společnosti.

V rámci stavebních investic je plánováno zahájení výstavby nové ocelové haly na čištění nákladních vozů, která je další součástí komplexního pracoviště na revizní opravy nákladních vozů v SOKV Ústí nad Labem. Pokračovat bude také realizace energetických projektů s potenciálem čerpání dotace a další rekonstrukce budov SOKV a PJ, včetně zlepšení pracovních podmínek provozních zaměstnanců.

Ostatní investice budou zaměřeny na obnovu manipulační a strojní techniky pro opravy kolejových vozidel, připravuje se např. obnova podúrovňového soustruhu, pořízení lisu na přelísování dvojkolí nákladních vozů či rekonstrukce patkových zvedáků. Další významnou plánovanou investiční akcí je modernizace evidence skladování

a opatření k zajištění bezpečného provozu čerpacích stanic pohonných hmot v SOKV.

Celkem kalkuluje podnikatelský plán společnosti pro rok 2018 s investicemi do dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku ve výši téměř 3,5 mld. Kč. Významnou část těchto investic bude nezbytné financovat kombinací dodatečných externích zdrojů financování, ale také např. příjmy z fyzické likvidace zbytných nákladních vozů. Skutečný objem investic bude záviset na jedné straně na kapacitách dodavatelů, dílčí investiční akce však budou posuzovány také dle aktuálních potřeb a ekonomické situace společnosti tak, aby byla zajištěna její dlouhodobá finanční stabilita a konkurenceschopnost na železničním dopravním trhu v Evropě.

Petra Čermáková

Co má také vliv na pokles přepravních objemů

Posuzování statistických údajů o přepravách, ať už zaměstnanci provozu, managementem nebo veřejností, se nikdy neobejde bez obsáhlých diskuzí o důvodech a především vinících případných poklesů.

Vezměme si třeba komoditu hnědé uhlí. V té má vliv na přepravní objem celá řada faktorů. Jedním z nich je konkurenční boj, ale zde se musíme pochlibit, že v posledních letech se nám v tomto boji docela daří udržovat status quo a o žádné velké přepravy jsme nepřišli. Limitování jsme částečně také vlastními kapacitami, kde se nám v některých obdobích nedaří plně pokrývat požadavky zákazníků. Ale i zde se blýská na lepší časy a soutěž na pořízení

nových vysokostěnných vozů je již v plném proudu.

Je zde ale jiná věc. Ještě v nedávné minulosti bylo uhlí nepostradatelnou surovinou. Parní stroj byl jedním z vynálezů, které odstartovaly průmyslovou revoluci. Bez uhlí jsme si nedovedli představit ani výrobu elektrické energie. Dnes se o uhlí mluví s despektem, jako kdybychom se za něj styděli. Stále intenzivněji se nyní, a to nejen v České republice, hovoří o přechodu na topení zemním plynem a výrobě elektřiny z obnovitelných zdrojů. Z ekologického hlediska myšlenky jistě chválhodné, ale nezapomínejme, že každá hůl má dva konce.

V důsledku zpříšňování limitů průmyslových emisí výrazně klesne spo-

třeba uhlí a tím i jeho přeprava po železnici. Týká se to nejen menších tepelárenských zdrojů, ale i elektráren společností ČEZ nebo EPH. Většina provozovatelů znečišťujících zdrojů se pro tento účel zapojila do tzv. Přechodného národního plánu (PNP), který pro ně stanovuje postup řešení, jenž je realizován v období od 1. ledna 2016 do 30. června 2020. Nejpozději od 1. července 2020 budou spalovací stacionární zdroje zahrnuté do tohoto plánu muset plnit přísnější emisní limity stanovené vyhláškou č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší. Co to přinese v praxi?

Například ukončení výroby v elektrárně Pruněřov I nebo plynoifikaci některých zdrojů. Na vytápění plynem přešla začátkem roku například teplárna Innogy Energo v Náchodě. V roce 2013 jsme do Náchoda přepravili více než 50 tisíc tun hnědého uhlí nejen ze Světky, ale také po dlouhém přepravním rameni z Nového Sedla u Lokte. V loňském roce bylo vlaky ČD Cargo dovezeno už jen 16 tisíc tun uhlí, přepravy po železnici skončili už na jaře z důvodu předzásobení palivem. Ročně to znamená cca 17 mil. Kč tržeb z přepravného a také dalších téměř 750 tis. Kč za vykládku uhlí prováděnou našimi zaměstnanci. Podobný osud pravděpodobně postihne pře-



...obsluha teplárny v Náchodě už je minulostí.

Foto: Tomáš Ságner

pravy do varnsdorfské teplárny, která by měla být rovněž plynoifikována. Díky tomu, že zemní plyn obsahuje především metan, má v porovnání s ostatními fosilními palivy při spalování nejmenší podíl CO₂ na jednotku uvolněné energie. Je proto považován za ekologické palivo. Z tohoto pohledu je tedy plynoifikace teplárny ležící v centru města logická. Méně logické je však vyjádření některých osob, které si pochvalují snížení dopravní zátěže o 900 vozů s uhlím ročně ve městě, které by spíše potřebovalo řešit snížení počtu kamionů projíždějících tudy do Polska.

Plynoifikace se však netýká jen velkých energetických zdrojů. Úbytek evidujeme i v přepravách tříděného uhlí

drobným odběratelům. Příkladem mohou být některé podhorské okresy, jako například Rychnov nad Kněžnou, do kterého jsme v roce 2003 dodali téměř 40 tisíc tun tříděného uhlí a v loňském roce již jen 15 tisíc tun. Podobnými výsledky se mohou „pochlubit“ i další regiony. Částečně lze úbytek přičíst na vrub konkurence silniční dopravy, ale mnohonásobně větší vliv má plynoifikace lokálního vytápění.

Výše uvedené řádky rozhodně nemají být kritikou ekologických opatření, ale spíše reálným pohledem na situaci v energetice a v přepravách hnědého uhlí. To, zda všechny kroky, při kterých bylo uhlí zatraceno, byly správné, ukáže až čas.

Michal Roh



Zatímco v elektrárně v Poříčí u Trutnova se bude uhlí spalovat po určitých úpravách i nadále... Foto: Michal Roh

Představujeme lokomotivy ČD Cargo (3.)

Lokomotivy řady 230 a 240

V minulém díle jsme si představili podle mnoha lidí nejhezčí motorové lokomotivy řady 750/753. Ale tyto lokomotivy nebyly jedinými představiteli oceňovaného průmyslového designu 60. let minulého století. Dalšími z tohoto pohledu oceňovanými stroji jsou lokomotivy řad 230/240 s původním označením S 489.0/S 499.0, zvané lidově „laminátky“, jejichž laminátem tvořené křivky byly navrženy slavným průmyslovým designérem Ing. Otakarem Diblíkem. Ještě dnes vyvolávají obdiv svou netradičně tvarovanou lokomotivní skříní, kterou bylo možné zhotovit právě díky použitému materiálu.

třech sériích do roku 1967. Celkem bylo vyrobeno 110 lokomotiv, jež byly kromě Plzně přiděleny i do Brna a Bratislavy. Poté byla tato řada ve výrobě nahrazena modernizovanou řadou S 499.0, dnes 240, která byla vyráběna další dva roky.

Při vývoji řady 230 byly využity zkušenosti ze staršího typu S 699.0. Jako materiál pro výrobu lokomotivní skříně byl opět použit sklolaminát. Vedle hmotnostní úspory umožnilo použití skelného laminátu zcela nové výtvarné řešení lokomotivy, které je dodnes unikátní a obdivované. Rám a ostatní části lokomotivy jsou ovšem klasické ocelové. Lokomotiva je koncipována jako podvozková skříniová



Lokomotiva 240.014 vjíždí s uhlénním vlakem do stanice Blovice (21. října 2016).

Foto: Michal Roh ml.



Dlouhá léta patřila dvojčata „laminátek“ s uhlénními vlaky k běžnému obrázku na Vysočině i v jižních Čechách – lokomotivy 230.041 + 039 ve stanici Jihlávka-Svatá Kateřina (4. prosince 2012).

Foto: Martin Boháč

Na počátku 60. let minulého století nižší technologická náročnost a snazší údržba střídavého trakčního systému přesvědčila vedoucí představitele státu, aby byla zahájena elektrifikace některých tratí v jižních částech bývalého Československa novou střídavou soustavou 25 kV/50 Hz. Dalšími předpokládanými klady byl vyšší výkon lokomotiv a hlavně úspora mědi. Jako první střídavé lokomotivy byly vyrobeny lokomotivy řady E 479.0 (v době, kdy ještě střídavé lokomotivy neměly své vlastní označení) a S 699.0. Poté byla plzeňskou Škodou na objednávku federálního ministerstva dopravy vyvinuta řada S 489, dnešní řada 230. První stroj S 489.0001 (230.001) byl vyroben na jaře 1966 a předán do zkušební provozu v lokomotivním depu Plzeň. Lokomotiva byla zkoušena na první střídavé elektrifikované trati do Nepomuku a Horažďovic na osobních i nákladních vlacích. Ještě téhož roku následovala sériová výroba, která probíhala ve



S „laminátkami“ řady 230 se můžeme setkat i na vlacích provozovaných ve spolupráci s dceřinou společností CD Cargo Slovakia – Šaľa 19. února 2018.

Foto: Peter Melicher

s koncovými stanovišti strojvedoucího přístupnými z obou stran a centrální strojovnou se symetrickým uspořádá-

prováděna spínáním odboček na primární straně transformátoru, celkem má lokomotiva 32 jízdních stupňů a 4 shuntovací. Pohon zajišťuje čtveřice trakčních motorů pevně uložených v podvozkových rámech a jejich krouticí moment je přenášán kloubovými spojkami Škoda. Lokomotiva je vystrojena ruční brzdou, samočinnou tlakovou brzdou soustavy DAKO DK-GP a přímočinnou brzdou. Ruční brzdou je brzděno vždy jen jedno dvojkolí přilehlého podvozku. Samočinná tlaková brzda je ovládána dvěma brzdíči DAKO BS2, přímočinná brzda brzdíči DAKO BP. Stlačený vzduch vyrábí dva pístové trivalcové dvoustupňové kompresory 3 DSK 100. Řídicí obvody lokomotivy umožňují provoz v dvojčlen-

ním řízení, které je u ČD Cargo hojně využíváno.

Čím se od sebe liší řady 230 a 240? Podle vzhledu je od sebe téměř nerozeznáte, ale vlastnosti se liší. Vzhledovou odlišností je brzdový odporník na střeše a chybějící okénka nad dveřmi na stanoviště strojvedoucího u řady 240. Převod je oproti řadě 230 pozměněn, aby se docílilo vyšší maximální rychlosti 120 km/h, čímž ale zároveň došlo k poklesu tažné síly. Celkem je u řady 240 k dispozici 35 jízdních stupňů, z toho jsou poslední 3 stupně shuntovací. Původní křemíkové trakční usměrňovače ŘV 18 byly nahrazeny novějším typem ŘV 24. Brz-

dovou soustavu doplnila i odporová elektrodynamická brzda.

Pro úplnost dodejme, že roku 1970 byly dvě zánovní lokomotivy S 499.0069 a 0070 upraveny pro rychlost 140 km/h a přeznačeny na řadu S 499.1, které vznikla série o 25 kusech. Po jejich uvedení do provozu se však ukázalo, že této rychlosti lokomotivy nemají kde využít a po roce 1978 byly přestavěny zpět na nižší rychlost. Označeny byly jako S 499.0121–145 a po rozdělení Československa zůstaly všechny na Slovensku. **Konstrukčně téměř shodné lokomotivy továrního označení 46E byly také v letech 1965 až 1970 dodávány bulharským železnicím BDŽ jako řada 42.** Vyrobeno bylo celkem 90 kusů a v Bulharsku jsou ve větším počtu nadále provozovány.

V letech 2009 – 2010 proběhla modernizace 7 lokomotiv řady 230 ČD Cargo, lokomotivy dostaly mj. klimatizaci, nové hlavní vypínače, procesorový řídicí systém, a hlavně vlakový zabezpečovač Mirel VZ1, který umožňuje jejich provoz i v Maďarsku. Stejný zabezpečovač byl dosazen i na některé lokomotivy řady 240, takže tyto lokomotivy v korporátním nátěru ČD Cargo lze vidět i daleko za hranicemi České republiky. Vzhledem k plánovanému rozšíření střídavého trakčního systému a dosazení vlakového zabezpečovače ETCS i na řady 230/240 ještě dlouho budeme potkávat tyto krásné lokomotivy na tratích v České republice i za jejími hranicemi.

Petr Říha



Stanoviště strojvedoucího na lokomotivě řady 230

Foto: Petr Říha

Technické údaje	
Výrobce	Škoda Plzeň
Rok výroby	1966 – 1967 [1968 – 1970]
Vyrobeno ks	110 [120]
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'
Trakční systém	25 kV~50 Hz
Délka přes nárazníky	16 440 mm
Služební hmotnost	85 t
Regulace výkonu	odbočkami na primární straně transformátoru
Typ trakčních motorů	5 AL 4446 iP
Typ trakčního transformátoru	LTS 4,2/25-Š
Max. tažná síla	320 kN [255 kN]
Trvalý výkon	3 080 kW
Maximální rychlost	110 km/h [120 km/h]

Údaje v hranatých závorkách platí pro řadu 240

Nábory ve společnosti ČD Cargo, a.s.

Jsme společnost, která je největším železničním nákladním dopravcem v České republice a také významným dopravcem v rámci celé Evropy a tím se z nás stává stabilní a perspektivní zaměstnavatel.

Prostředí na trhu práce se stává stále dravější. V momentě, kdy od nás odchází uchazeč o zaměstnání z pohovoru, kde mu je dána jen malá naděje, že k nám bude moci nastoupit, vrhá se na něj agresivní nábor např. jednoho nejmenovaného obchodního řetězce, který nabízí tučným mega písmem měsíční příjem až 28 tisíc Kč.

Proto, aby byl náborový proces jednoznačně metodicky veden, bylo vydáno opatření ředitele odboru lidských zdrojů GR ČD Cargo č. 14/2017 Nábor a náborové odměny. V tomto opatření je jednoznačně popsán nejen proces

brání 3 uchazeči. Tito obdrželi Žádost o posouzení zdravotní způsobilosti a nyní čekáme, zda jim bude vydán kladný posudek o zdravotní způsobilosti.

Pojďme si připomenout, na co klademe při nábořech důraz.

Co nabízíme uchazečům o zaměstnání?

- Stanete se naším zaměstnancem s pracovní smlouvou na dobu neurčitou.
- Garantujeme měsíční výplatu mzdy na bankovní účet ve stanoveném termínu.

Zaměstnanecké benefity jsou garantovány Podnikovou kolektivní smlouvou, např:

- příplatky podle konkrétního výkonu práce.

- Měsíční mzda po kompletním zapracování, včetně příplatků za konkrétní pracovní výkon je více než 30 000,- Kč.

- Jsme společnost, která nabízí zajímavé zaměstnání i pro ženy.

- Možnost uplatnění u nás najdete na pracovištích po celé České republice.

Potřebná kvalifikace, zdravotní způsobilost.

- Platnou licenci strojvedoucího.
- Dobrý zdravotní stav (nezbytná zdravotní způsobilost dle vyhlášky č. 101/1995 Sb.), kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy a ustanovení vyhlášky č. 79/2013 Sb., pro zaměstnance pracujícího v noci. Strojvedoucí může mít brýle, hraniční hodnoty posoudí oční lékař při vstupní prohlídce.

nebo dopravního zaměření nebo úspěšné ukončení střední nebo vysoké školy bez specifikace oboru – viz ustanovení § 2 vyhlášky č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení – doklad o nejvyšším dosaženém vzdělání se musí doručit při osobním pohovoru.

- Zdravotní a psychologickou způsobilost k řízení drážního vozidla - viz ustanovení § 1 až 8 vyhlášky č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy a ustanovení vyhlášky č. 79/2013 Sb., práce pro zaměstnance pracujícího v noci – zajistíme bez Vaší finanční spoluúčasti v rámci práce s uchazečem o zaměstnání. Strojvedoucí může mít brýle, hraniční hodnoty posoudí oční lékař při vstupní prohlídce.
- Spolehlivost k řízení vozidla – viz ustanovení § 46 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách – nutno doložit výpisem z rejstříku trestů.
- Flexibilitu při směnném provozu (36 hodinový pracovní týden), kdy si budete moci lépe uspořádat svůj volný čas.
- Základní znalost práce s tabletem je výhodou, nikoliv podmínkou.
- Odpovědný přístup k práci i svěřeným hodnotám.
- Ochotu učit se nové věci.
- Zodpovědnost, samostatnost, flexibilitu.
- Základní znalost německého, popř. polského jazyka je výhodou, nikoliv nutností.

Posunovač

S ohledem na používání pracovních pomůcek s vyšší hmotností, není toho zaměstnání vhodné pro ženy.



Dále nabízíme:

- Náborový příspěvek ve výši 50 000,- Kč.
- Základní nástupní mzda 19 000,- až 20 000,- Kč (plus příplatky).
- Po zapracování a získání všech odborných způsobilostí je průměrná měsíční mzda až ve výši 27 000,- Kč.
- **Potřebná kvalifikace, zdravotní způsobilost.**
- Úspěšné vykonání zkoušek stanovených Zkušebním a výcvikovým řádem společnosti.
- Praxe v oblasti železniční dopravy na pozici posunovače nebo vedoucího posunu výhodou nikoliv podmínkou.
- Dobrý zdravotní stav stanovený vyhláškou Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, bez zrakové korekce (nesmí být brýle, kontaktní čočky).

Protože zaměstnance ve vybraných zaměstnáních potřebujeme, nově se vyplácí odměna za získání nového zaměstnance.

Zaměstnanci ČD Cargo, který získá nového zaměstnance zařazeného do pracovních pozic uvedených v opatření ředitele O10 č. 14/2017 Nábor a náborové odměny se vznikem pracovního poměru v období od 1. 2. 2018 do 31. 12. 2018, bude poskytnuta odměna za získání nového zaměstnance v maximální výši 5 000,- Kč.

Tato odměna bude zaměstnanci ČD Cargo jednorázově vyplacena nejpozději s vyúčtováním mzdy za měsíc, kdy uplyne 12 měsíců od data nástupu k ČD Cargo nového zaměstnance, a to v případě, že nový zaměstnanec řádně do 12 měsíců od data nástupu k ČD Cargo splní výcvikový plán a je schopen samostatného výkonu práce.

Věra Drncová



Hledáme nové strojvedoucí.

Foto: Michal Roh

náboru, ale stanovuje i jednotný proces zajištění příznání a výplaty náborového příspěvku formou výplaty náborové odměny.

Již ve fázi přihlášení na nabízenou pracovní pozici se snažíme s uchazečem velmi aktivně pracovat. Naším cílem je, aby každý vybraný uchazeč odcházel z pohovoru již se žádostí o zpracování posudku o zdravotní způsobilosti, k lékařům pracovních lékařských služeb, personalisté již na pohovor dotčeného uchazeče na vstupní lékařskou prohlídku objednávají.

V případě kladného zdravotního posudku uzavíráme s uchazečem pracovní smlouvu, popř. dohodu o náborové odměně a zaměstnanec se na samostatný výkon zaměstnání začne připravovat odborným výcvikem.

Samostatnou oblastí je kvalita uchazečů jako takových. Uvedeme si konkrétní příklad náboru na pracovní pozici manipulačního dělníka do lovosického skladu. Celkem se nám přihlásilo 32 uchazečů. Řeknete si, krásná práce! Pozváno na pohovor jich bylo 30, 2 uchazeče jsme odmítli, neboť nám nedodali žádné osobní údaje. Před vlastním pohovorem se Vám ohlásí 4 uchazeči s tím, že si již našli novou práci, 3 uchazeči se omluvili. 15 uchazečů se bez omluvy nedostavilo, takže nakonec pohovor probíhal jen s 9 uchazeči. Po pohovoru byli vy-

- týden dovolené navíc.
- možnost získání In karty pro volné jízdy ve vlacích ČD s minimálním příspěvkem zaměstnance.
- příspěvek zaměstnavatele na stravování.
- příspěvek zaměstnavatele na penzijní připojištění a životní pojištění.
- možnost příspěvku na rekreaci a další zaměstnanecké benefity.

- V rámci nadstandardních pracovních lékařských služeb se staráme o dobrý zdravotní stav našich zaměstnanců.
- Podporujeme naše zaměstnance v jejich dalším odborném růstu a vzdělávání.

V tuto chvíli je naše prioritní požadavek na obsazení hlavně těchto pracovních pozic:

Strojvedoucí

- Máte již výcvik strojvedoucího za sebou? Pak Vás můžeme zaměstnat ihned!
- Převzeme Vaše případné závazky vyplývající z Vašeho výcviku a kvalifikační dohody u jiného zaměstnavatele.
- Vyplácíme náborový příspěvek až do výše 50 000,- Kč.



- Základní znalost práce s tabletem je výhodou, nikoliv podmínkou.
- Odpovědný přístup k práci i svěřeným hodnotám.
- Ochotu učit se nové věci.
- Odpovědnost, samostatnost, flexibilitu.
- Základní znalost německého, popř. polského jazyka je výhodou, nikoliv nutností.

Strojvedoucí v přípravě

- Máte technické myšlení a ochotu se dále učit a vzdělávat?
- Je Vám více než 19 let?
- Jste žena? Není problém, nabízíme toto zajímavé zaměstnání i pro ženy!
- Zaregistrujte se jako uchazeč o toto zaměstnání a k registraci nezapomeňte přiložit svůj životopis.
- Vyplácíme náborový příspěvek ve výši 20 000,- Kč.
- Základní nástupní mzda po dobu ročního výcviku cca 22 000,- Kč (bez zákonných příplatků a příspěvků za provozní praxi).
- Jsme společnost, která nabízí zajímavé zaměstnání i pro ženy.
- Možnost uplatnění u nás najdete na pracovištích po celé České republice.
- **Potřebná kvalifikace, zdravotní způsobilost.**
- Minimálně ukončené střední vzdělání s výučním listem strojního, elektrotechnického, stavebního

Personální oddělení odpovídá

V poslední době si někteří zaměstnanci, kteří mají nárok na aplikaci železniční průkazka na In Kartě (tzv. režijky) stěžovali na to, že při kontrole ve vlaku jsou průvodčími



upozorňováni na to, že mají neplatné In Karty s aplikací železniční průkazka.

K čemu tedy došlo? V souvislosti s posunem data platnosti tzv. prolongace bylo ve všech In Kartách na Portále Modré Karty (dále jen PoMK) automaticky přepsáno datum ukončení prolongačního období ze dne 28. února 2018 na 31. května 2018. Toto datum se muselo napsat i do čipů In Karet a v některých případech se průvodčím na POP zobrazují nesprávné údaje.

Pokud v období od 1. března 2018 do 31. května 2018 dojde při kontrole In Karty na POP k nějaké nesrovnalosti v datu platnosti, držitel

tzv. režijky nic nedoplácí, průvodčí ho pouze upozorní na to, aby navštívil kteroukoliv pokladniční přepážku nebo kterékoliv personální pracoviště ČD Cargo, kde mu bude provedena kontrola funkčnosti In Karty a bezplatná aktualizace dat.

Situace je v tuto chvíli komplikovaná tím, že si někteří zaměstnanci a jejich oprávnění rodinní příslušníci v roce 2015 nepožádali o výměnu In Karet tzv. první generace (poznáte ji podle toho, že má krátké číslo – pouze 10 číslic) za In Karty tzv. druhé generace (MAP – multi-aplikační karta – má dlouhé číslo, začínající 9203xxxxxxxxxxxx).

V ČD Cargo se jedná cca o 1 000 držitelů, kteří budou v nejbližších dnech vyzváni příslušným personálním pracovištěm, aby si výměnu In Karet první generace po úhradě manipulačního poplatku ve výši 100,- Kč zajistili **nejpozději do 30. dubna 2018**. Pokud tak neučiní, budou jejich In Karty **ke dni 31. května 2018** automaticky zneplatněny.

Text: Věra Drncová

Ilustrační foto: Michala Bílková

Zajímavé lokomotivy spolupracujících dopravců na vlacích ČD Cargo (2.)

řada E 94

Zatímco v první části našeho seriálu jsme se podívali na moderní dieselelektrickou lokomotivu „modrý tygr“, která v Evropě zůstala určitým solitérem, v tomto díle se podíváme na lokomotivu elektrickou, od jejíhož vzniku uplynulo téměř 80 let, a která se do historie evropské železnice zapísala velmi výrazným písmem.

Jedná se o německou nákladní šestinápravovou lokomotivu pro napětový systém 15 kV 16 2/3 Hz řady E 94, stavěnou v několika německých lokomo-

jen počtu 146 a po skončení války a rozpadu Třetí říše připadly tyto lokomotivy třem nástupnickým železničním správám: západoněmeckým DB, východoněmeckým DR a rakouským ÖBB. Po válce bylo v západním Německu postaveno ještě dalších 43 strojů částečně modernizovaného provedení a v Rakousku tři. Málo známou skutečností je, že v roce 1942 objednal Slovenské železnice u německých výrobců osm těchto lokomotiv i pro chystanou elektrizaci tratě Žilina – Spišská Nová Ves, ale kvůli váleč-

zastížením na konci války na území obsazeném sovětskou armádou byly jako válečná kořist odvezeny do SSSR, počet těchto strojů je uváděn na zhruba 29 a patří mezi ně i lokomotivy provozované na trati Zhořelec – Vratislav v dnešním Polsku. Není bez zajímavosti, že tři z těchto lokomotiv zastihl konec války na našem území: E 94.017 v Kořenově, E 94.074 v Trutnově a E 94.078 v Pilníkově. Lokomotivy byly v SSSR provozovány na několika zkušebních tratích, nicméně po opadnutí sovětského zájmu o systém se sníženou frekvencí a orientací na systém 50 Hz počátkem padesátých let, byly tyto lokomotivy vráceny do NDR a zde postupně uvedeny do provozu.

U DB lokomotivy řady 194 jezdily v pravidelném provozu až do konce osmdesátých let, u DR řada 254 skončila v roce 1991 (a jen těsně tedy „nestihla“ sjednocení s DB a opětovné přeznačení na řady 194) a jako poslední dojezdily lokomotivy řady 1020 u ÖBB, a to v roce 1995. Vzhledem k tomu, že během jejich pravidelného provozu u těchto tří železničních správ nevedla žádná jejich elektrizovaná trať až do pohraniční stanice s ČSD, je prakticky nemožné, aby tyto lokomotivy předávaly nebo přebíraly naše vlaky. Jedinou teoretickou možností je výše zmíněná slezská elektrizovaná síť, která byla s československou železniční sítí propojena na třech místech: v Polubném (dnes Kořenově), Liebau (dnes polské Lubawce) a Meziměstí. Během provozu lokomotiv řady E 94 na této síti v letech 1940 – 1945, ale celé naše pohraničí patřilo Německu, takže ani v tomto případě není možno o předávkách vlaků mezi ČSD a DR hovořit.

Příležitost, kdy se lokomotiva někdejší řady E 94 dostala v vlak vypravený z České republiky, mohla nastat až v posledních letech. Neboť teprve v dnešní době existují přeshraniční



Stejná lokomotiva na výstavě ke Dni železnice 27. září 2014 v Břeclavi. Velmi pravděpodobně to bylo poprvé od doby po konci druhé světové války, kdy jsme se mohli s lokomotivou řady E 94 (1020) na našich kolejích setkat.

Foto: Martin Boháč



Odjezd vlaku vozů řady Res ČD Cargo ze Summerau 24. května 2016

Foto: Petr Jaroš

tivkách od roku 1940 až do roku 1945, a po skončení války ještě v první polovině padesátých let, většinou s využitím dílů z lokomotiv poškozených nálety na výrobní závody během války. Říšsko-německé DR plánovaly postavit více než 200 kusů, ale bylo dosaženo

ným událostem nebyly tyto lokomotivy vyrobeny.

U DB i DR jezdily nejdříve jako řada E 94, až koncem šedesátých let došlo na jejich přeznačení na řadu 194 u DB a 254 u DR, u ÖBB byly od začátku označeny jako řada 1020. Lokomotivy

tratě se systémem 15 kV/16,7 Hz a zároveň se několik strojů této řady dostalo k různým soukromým subjektům, které je kromě nostalgických účelů příležitostně využívají i pro přepravu běžných nákladních vlaků.

Nejvíce možností nabízí Rakousko, neboť dnes jsou již všechny čtyři zdejší tratě směr Česká republika elektrizovány a navíc v Rakousku se dochovalo nejvíce provozních lokomotiv řady 1020. Mezi nimi i ta úplně první E 94.001 z roku 1940, po válce 1020.18. Do Rakouska, konkrétně depa Innsbruck, byly směřovány dodávky prvních lokomotiv této řady, a to kvůli zvládnutí těžké nákladní dopravy ve směru Německo – Kufstein – Innsbruck – Brenner – Itálie, a částečně i Innsbruck – Arlberg – Bludenz. Jednou z těchto zachovaných a dodnes provozovaných lokomotiv je 1020.37 ÖBB, která byla vyrobena v roce 1943 firmou AEG jako E 94.099. Provozována byla až do roku 1995, kdy byla vyřazena mezi posledními a předána do muzejních sbírek Rakouské společ-

nosti pro železniční historii (Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, ÖGEG). Zde je již přes dvacet let nasazována na nostalgické nákladní i osobní vlaky, nicméně v posledních letech občasné i na pravidelné vlaky přepravující běžné komerční zásilky. Zpravidla se jedná o mimořádně trasované a nepravidelné vlaky, vedené mimo hlavní přepravní proudy, které vyžadují nasazení hnacích vozidel mimo pravidelné výkony.

Takovým případem byl v květnu 2016 pronájem patnácti vozů řady Res ČD Cargo rakouské společnost WLB Cargo (WLC). Vozy jí byly předány přes hraniční přechod Horní Dvořiště – Summerau 23. května. Vzhledem k tomu, že sem pravidelné vlaky WLC nezajíždějí, nemohla na tento vlak být nasazena některá z moderních lokomotiv tohoto dopravce řad 1216 nebo 193, ale pro jeho přepravu byla najata historická lokomotiva 1020.37. Ta si zásilku převzala v dopoledních hodinách dalšího dne a odjela s nimi směr Linec.

Martin Boháč

Distribuce briket z německého Spreewitz

Brikety jsou uměle vyráběná tělesa, která slouží ke spalování jinak těžko využitelného odpadního drobného hořlavého materiálu, a to obvykle buď uhelného prachu, nebo v novější době i biomasy. Vyrábějí se mechanickým zhutňováním do podoby nejčastěji válečku o různém průměru.

Známé jsou však i brikety ve tvaru kvádrů či kostky. Tvar brikety je pro samotný proces spalování samozřejmě nepodstatný. Brikety jsou spalovány obvykle v kamnech či v kotelnách, tedy spíše v malých zdrojích tepla zpravidla v blízkosti jeho drobných koncových spotřebitelů. Brikety z biomasy se stávají populárním ekologickým palivem s puncem využívání obnovitelného zdroje.

Nás ale zajímají uhelné brikety, vyráběné z uhelného prachu, přičemž nejlepší pocházejí z nejkvalitnější suroviny, tedy z prachu antracitového. Pro české domácnosti, spalujících pevná paliva, jsou nejdůležitější brikety hnědouhelné. Ty byly v českých zemích vyráběny plných 130 let. Jejich lisování souviselo se snahou zhodnotit hnědouhelný mour, který působil řadu problémů jak v dolech, tak na povrchu a s rostoucí těžbou uhlí v druhé polo-



Brikety naložené ve voze Es

vině 19. století jeho množství razantně rostlo. Jako první začali v té době s lisováním mouru experimentovat Francouzi a vůbec první briketárna v českých zemích vznikla roku 1877 u dolu Herbert v Bílině, ale kvůli nekvalitním výrobkům a vysokým výrobním nákladům byla záhy uzavřena. Skutečně funkční výroba zahájila provoz až o tři roky později v Kynšperku nad Ohří (tehdy Königsberg), kde se brikety vy-

ráběly plných 66 let. A zatímco v sousedním Německu se brikety vyrábějí za pomoci uměle přidávaných pojiv, díky vlastnostem uhlí dobývaného na Sokolovsku byla možná výroba bez pojidel, pouze tlakem lisu. Největší rozmach briketování uhlí nastal v regionu na přelomu dvacátých a třicátých let

20. století, kdy zde byly uvedeny do provozu hned čtyři briketárny, které s některými z období před 1. světovou válkou vydržely v součinnosti vyrábět až do 60. let. Celkově pak bylo v průběhu historie v revíru zprovozněno deset briketáren, z toho poslední v roce 1966 ve Vřesové. Ta ročně vyprodukovala v rozmezí 500 až 700 tisíc tun briket, ale v posledních letech její existence poptávka po jejich výrobcích klesala.

Ovšem definitivní konec výroby byl způsoben především nedostatkem vhodného uhlí pro výrobu briket. Ten v Česku nastal v roce 2011 a poslední briketárna Sokolovské uhelné ve Vřesové od té doby produkuje téměř tekutý uhelný multiprach, po kterém je v průmyslu stále větší poptávka. Lze ho využít například místo topného oleje a zájem o tento produkt stále roste.

Po ukončení výroby briket ve Vřesové bylo proto pro český trh briket pro drobný prodej třeba najít nového dodavatele. Ten byl nalezen v lužickém Spreewitzu, v energetické a těžbařské firmě Vattenfall Europe Mining AG. Ta od roku 2011 postupně převzala dodávky briket do České republiky, a to z významné části i po železnici. Pře-

pravy probíhají jednoduchým způsobem, který kombinuje výhody ucelených vlaků a systému jednotlivých vozových zásilek. Pravidelně, vždy podle rozsahu objednávek jednotlivých prodejců uhlí, jsou v Děčíně shromážděny vozy různých velikostí a typů – nejčastěji čtyřnápravové Eas, doplněné dvou- a výsypnými Falls. Ty jsou pak jako ucelený vlak odeslány na nakládku do Spreewitz, odkud jsou stejně odeslány zpět do Děčína, kde jsou roztrženy podle cílových stanic a již jako vozové zásilky odeslány běžnou vlakotvorbou k jednotlivým příjemcům – prodejcům tříděného uhlí pro drobný prodej – v Čechách i na Moravě.

Přepravy briket vykazují mírný nárůst. Zatímco v letech 2015 a 2016 bylo dosaženo objemu kolem 230 vozů, což znamená 8 500 tun, v roce 2017 to bylo již 328 vozů a téměř 12,5 tisíce tun briket. Nejvýznamnější stanicí určení byla v loňském roce Čáslav s 852 tunami. následovaná Suchdolem nad Lužnicí (850 tun), Dvorem Králové nad Labem (750 tun) a Dačicemi (600 tun). Vlaky ČD Cargo byly brikety v roce 2017 převezeny do 65 stanic.

Text a foto: Martin Boháč

Železnice v Evropě 14. díl (Finsko)

Finská železniční historie se oproti střední Evropě začala psát později. První železniční trať o délce 96 km spojující Helsinky s Hämeenlinna přes Kerava a Riihimäki byla otevřena 17. března 1862.

V roce 1870 byla otevřena dálková spojnice vedoucí z Riihimäki přes Lahti a Kouvola do nově vybudovaného finského nádraží v Petrohradu. Až ale v roce 1913, po výstavbě mostu přes Nēvu, došlo k propojení se zbývajících částí ruské sítě. V této souvislosti je nutné si uvědomit, že Finsko bylo až do roku 1917 autonomním velkoknížectvím v rámci carského Ruska (předtím pod nadvládou Švédů). Po stránce technické se spojitost s Ruskem projevuje dodnes – rozchodem 1 524 mm. Následovaly další tratě v helsinské aglomeraci (Hyvinkää – Hanko v roce 1873 a Kerava – Porvoo v roce 1874) a prodloužení z Hämeenlinna do Tampere s odbočkou do přístavního města Turku. V roce 1886 byla dokončena Východobotnická dráha ze Seinäjoki do Oulu na severu Botnického zálivu. V roce 1909 získalo napojení k železniční síti hlavní město Laponska Rovaniemi a o deset let později došlo mezi městy Tornio a Haparanda k propojení finské širokorozchodné sítě se švédskou normálněrozchodnou. Výstavba tratí pokračovala i po 2. světové válce. Například 1. prosince 1966 byla otevřena 180 km dlouhá trať vedoucí podél švédské hranice z Kaulinranta do turistického střediska Kolari ležícího na 67°19', což je až do současnosti nejsevernější bod finské železniční sítě. Nejnovější je pak úsek spojující cen-



Lokomotivy řady Sr1 byly vyráběny od roku 1973 v Sovětském svazu a jsou doposud nejpočetnější řadou dálkových lokomotiv VR využívanou v osobní i nákladní dopravě.

trum hlavního města s letištěm Vantaa. Od roku 1872 se v zemi angažovaly i soukromé společnosti, poslední však byla zestátněna v roce 1950.

Finskou železniční síť tvoří v současné době 5 919 km tratí. Z této délky je jen cca 570 km tratí dvoukolejných (9,6 %) a přes 3 200 km elektrizovaných střídavým proudem 25 kV/50 Hz. S elektrizací bylo započato na konci 60. let minulého století v helsinské aglomeraci. Přibližně 1 750 km tratí je využíváno jen pro nákladní dopravu. Běžná rychlost se na hlavních tratích pohybuje okolo 160 – 200 km/hod, na úseku Kerava – Lahti pak vlaky mohou dosahovat rychlosti až 220 km/hod.

V devadesátých letech minulého století byla zahájena restrukturalizace finských státních drah VR (Valtionrautatiet). K 1. červenci 1990 došlo k oddělení infrastruktury na nově vytvořený státní úřad pro infrastrukturu Ratahallintokeskus a k 1. lednu 2010 byla zbývajících část státních drah trans-

formována do podoby dnešního holdingu VR-Yhtymä Oy. Prémiovým produktem divize osobní doprava (Henkilöliikenne) je 18 souprav Pendolino řady Sm3 nasazovaných na dálkové vnitrostátní vlaky. Další čtyři Pendolina řady Sm6 nasazuje od prosince



Do pohraniční přechodové stanice Imatrankoski přijíždí z Ruska ucelený vlak ložený dřevem.

2010 pod značkou Allegro společnost Oy Karelian Trains Ltd., joint-venture s RŽD. Ke skupině VR dále patří podnik na výstavbu tratí VR Track Oy, Avekra Oy s její cateringovou a restaurační službou a Finrail Oy – společnost pro řízení dopravy.

Největším nákladním dopravcem je VR Transpoint s téměř 100% podílem na trhu. Za rok 2016 přepravil 36,1 mil. tun zboží po železnici a jako doplňkovou službu přes 4 mil. tun zboží po silnici. Významný podíl představují přepravy surovin z Ruska (dřevo, železné rudy, pohonné hmoty a další), stejně jako přepravy z/do námořních pří-

stavů. Zajímavou aktivitou s pozitivním dopadem do výše přeprav je provozování nového logistického skladu u města Riihimäki. VR vlastní jednu třetinu ve společnosti SeaRail, specializovaném operátorovi pro přepravy nákladních vozů po moři do Švédska a západní Evropy. Jediným aktivním soukromým dopravcem je Fenniarail, který od července 2016 zajišťuje provoz nákladních vlaků se dřevem a řezivem mezi Kemijärvi a přístavem Kotka na jihu Finska. Zároveň se tomuto dopravci podařilo proniknout i do přeprav z Ruska přes pohraniční přechodovou stanici Vainikkala, a to na základě dohody s VR. Jako zajímavost můžeme uvést, že dopravce využívá tři lokomotivy Dr18, tzn. EffiShunter 1 600 z produkce CZ Loko. Ostatně nejedná se o jediná česká kolejová vozidla ve Finsku. V regionální dopravě slouží motorové vozy Dm12 dodané ČKD Vagonka a v příměstské pak dvoupod-

lažní vozy řady Ed, které dodává dceřiná firma společnosti Škoda Transportation, finský Transtech. Licencí k provozování drážní dopravy pak disponuje ještě dopravce Ratarahiti Oy (Nákladní železniční doprava s.r.o.), ten však doposud žádné přepravy ne realizoval.

Podíl železniční nákladní dopravy dosahuje ve Finsku 26 %, což je dvojnásobek oproti jiným zemím Evropské unie. Jedním z důvodů může být i spolehlivost – grafikon v nákladní dopravě ve Finsku je plněn na téměř 94 %.

Michal Roh
Foto Michal Roh ml.

Ze zahraničí

SLOVENSKO

42 aktivních železničních dopravců

Podle informací Železnic Slovenské republiky mělo v roce 2017 přístup na železniční infrastrukturu 53 dopravců, přičemž 42 jich bylo aktivních. Pět nákladních dopravců svoji činnost ukončilo, stejně jako jeden dopravce s licencí na osobní i nákladní dopravu. Dopravci po tratích ŽSR realizovali celkem 50 623 586 vlkm, což představuje meziroční nárůst o více než 900 000 vlkm. V nákladní dopravě bylo dosaženo tržeb 28,16 mil. eur při výkonech 15,55 mil. vlkm.

UKRAJINA

Schválení finančního plánu UZ

Kabinet ministrů Ukrajiny schválil finanční plán Ukrajinských železnic UZ pro rok 2018. Výsledkem hospodaření má být zisk ve výši 709,879 mil. UAH, což znamená 21,324 mil. eur. Za přepravu zboží plánují UZ utržit 71,965 mil. UAH, což je o 12,029 UAH, resp. o cca 20 % více než očekávají v tomto roce.

RAKOUSKO – ITÁLIE

Brennerský úpatní tunel – šance pro železnici

Dle plánu probíhají práce na 55 kilometrů dlouhém Brennerském tunelu, který do roku 2027 spojí Itálii a Rakousko a stane se tak nejdelším podzemním železničním spojením na světě. V Alpách ražený tunel propojí italské město Fortezzu s rakouským Innsbruckem a zrychlí spojení na pouhých 25 min při úspoře plných 55 minut. Tunel má celkový rozpočet 4,4 miliardy eur, přičemž Itálie bude muset vynaložit dalších 1,5 miliardy na modernizaci železniční sítě tak, aby umožňovala provoz vlaků o délce 750 metrů a hmotnosti 1 600 tun. Dle iniciátorů projektu pomůže Brennerský tunel při přechodu na jiný druh dopravy. Provincie Trento a Bolzano již oznámily pobídkový plán převodu zboží ze silnice na železnici.

Michal Roh
Michal Vítěz



V nákladních vlacích dopravce VR Transpoint jsou často řazeny dvounápravové vozy.

Gotthardský tunel, jednoznačný vítěz!

Letošní 11. ročník udílení evropské železniční ceny, který se uskutečnil 20. února 2018 v bruselském kongresovém centru, se nesl ve velmi slavnostním duchu. Jedna z pořádajících organizací, Společenství evropských železnic a manažerů infrastruktury (CER), slaví 30 let od svého vzniku, ale hlavně nositel ceny představuje několik světových rekordů.

V samotném úvodu ceremonie se uskutečnil kulatý stůl, kde vedle předsedy CER a předsedkyně druhé pořádající organizace UNIFE (Evropská asociace železničního průmyslu) vystoupili též zástupci evropských institucí, jmenovitě předsedkyně výboru Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch paní Karima Delli a evropská komisařka pro dopravu paní Violeta Bulc. Ústředním brusel-

ským tématem je v současnosti příprava víceletého finančního rámce po roce 2020. Z úst komisařky zazněla informace, že v období 2021 až 2027

by z 200 miliard eur vyčleněných na dopravu mohlo do železnice jít až 73 %. Z diskuze vyplynulo, že železnice je vnímána jako páteř trvalé udr-



žitelnosti s ohledem na dobře známé jevy jako jsou nehody, kongesce či cíle dekarbonizace. Zazněly i přísliby dlouho očekávaného srovnání podmínek ve zpoplatnění jednotlivých druhů dopravy či zavádění principu, kdo znečišťuje, ten platí.

Laureátem evropské železniční ceny pro rok 2018 se stal Gotthardský úpatní tunel, který je po svém zprovoznění v prosinci 2016 s 57 km nejdelším na světě. Další světový rekord pak představuje hloubka, kdy se trať nachází i 2 450 m pod povrchem horského masivu a teploty při stavbě dosahovaly až 45 °C. Na projektu, který byl odsouhlasen v roce 1992 referendem, v němž se 64 % Švýcarů souhlasně vyjádřilo k jeho výstavbě, pracovalo po dobu 20 let (1996 – 2016) přibližně 2 500 lidí. Stavba tunelu stála téměř 10 miliard švýcarských franků a byla dokon-

čena oproti plánu o jeden rok dříve. Maximální rychlost vlaků, jichž může projet tunelem až 325 za den, je 250 km za hodinu. Vskutku mistrovské dílo (bylo dosaženo centimetrové přesnosti při ražbě tunelového tubusu ze dvou stran) reprezentovali Peter Jedelhauser někdejší vedoucí projektu na SBB a Renzo Simoni bývalý CEO stavební firmy AlpTransit Gotthard. Skromné vystupování, jemný humor a přímé odpovědi na dotazy moderátorky jasně ukázaly, že železniční sektor disponuje velkým množstvím schopných lidí, a že pro dosažení cílů jsou nutné nejen znalosti, ale i osobní nadšení a nasazení. Oba stavitelé Gotthardského úpatního tunelu předali své ceny (celkem 10 000 eur) na dobročinné účely – jejich slovy: „Pro ty, kteří nemají tolik štěstí“.

Text a foto: Michal Vítěz

Železnice Srí Lanky

Srí Lanka je název ostrova a také zkrácený název státu, který se na celém jeho území rozkládá. V překladu je možné název napsat jako slavná, nebo skvělá zářivá země.

Srí Lanka je přibližně o 16 % menší než Česká republika, přesto zde žije téměř 22,5 milionů obyvatel. V porovnání s naší zemí je tedy všude větší množství lidí. I tak se tam zdaleka tolik nespěchá a nežíje ve stresu, lidé se na sebe usmívají a hovoří spolu. Přírodní podmínky



Výpravčí ve stanici Haputale je připraven k předání žezla našemu příjezdajícímu vlaku.

jsou vůči obyvatelům velice příznivé, země je natolik úrodná, že je možné ji směle nazvat rajsou zahradou. Ostatně, jedním z důležitých turistických cílů země je poutní místo Adamova hora, na níž se podle pověsti poprvé dotkl země Adam po vyhnání z ráje. Od té doby je na ní ve skále otisk Adamova chodidla. Podle Buddhistů jde ovšem o otisk chodidla Buddhy, podle Hinduistů o otisk chodidla Šivy. Pochopitelně podle muslimů jde o otisk chodidla Alláha. S ohledem na krásnou přírodu bývá Srí Lanka přezdívaná Perla Indického oceánu, případně zelený ostrov. Většina místních lidí, asi 70 %, jsou buddhisté, ostatní vyznávají zejména hinduismus, křesťanství a islám. Velký vliv buddhismu je znát mimo jiné na tom, jak se místní lidé citlivě chovají k přírodě a zvířatům.

Země čaje a kari

Pro běžného obyvatele střední Evropy jde o zemi vzdálenou, o které většinou

ví, že se zde pěstuje kvalitní čaj a často nepřesně předpokládá, že jde o zemi zaostalou. Pro Evropany je nezvyklý způsob stolování, přesněji přijímání potravy rukama, které se praktikuje i v lepších restauracích. Používá se jen pravá ruka, neboť levá se považuje za nečistou. Pro turisty, kteří by měli problém si toto rozlišení zapamatovat, jsou běžně dostupné příbory. Národním jídlem srílančanů je kari. Základem je některý z druhů vařeného rýže – od té běžné přes hnědou rýži, až na-



pěstovali kávu, a nutno dodat, že Cejlon v té době patřil k jejím nejdůležitějším světovým producentům. Posléze však kávu prakticky úplně zničily houbové nemoci. Proto byly v roce 1867 zahájeny pokusy s pěstováním čaje. Ukázalo se, že podmínky pro jeho pěstování jsou zde výborné a jeho objemy prudce narostly. Tento úspěch však přinesl jeden nechtěný negativní vliv. Místní lidé nechtěli čaj sbírat, neboť jde o mimořádně náročnou práci. Proto si producenti čaje dovezli velké množství „gastarbeiterů“ ze sousední Indie, kteří byli tamilské národnosti. Ti zde zapustili kořeny, takže změnili poměry na vícenárodnostní. Občanská válka, která probíhala na Srí Lance před nedávnou dobou, byla důsledkem národnostních problémů.

Jak kávu, tak poté i čaj, bylo nutné prodat. Aby bylo možno obchodovat velké množství, bylo nutno zajistit dopravu na pobřeží, protože hlavní pěstitelské oblasti leží ve vnitrozemí. Proto nepřekvapí, že první železniční trať byla uvedena do provozu již v roce 1864, a sice z hlavního města Colomba

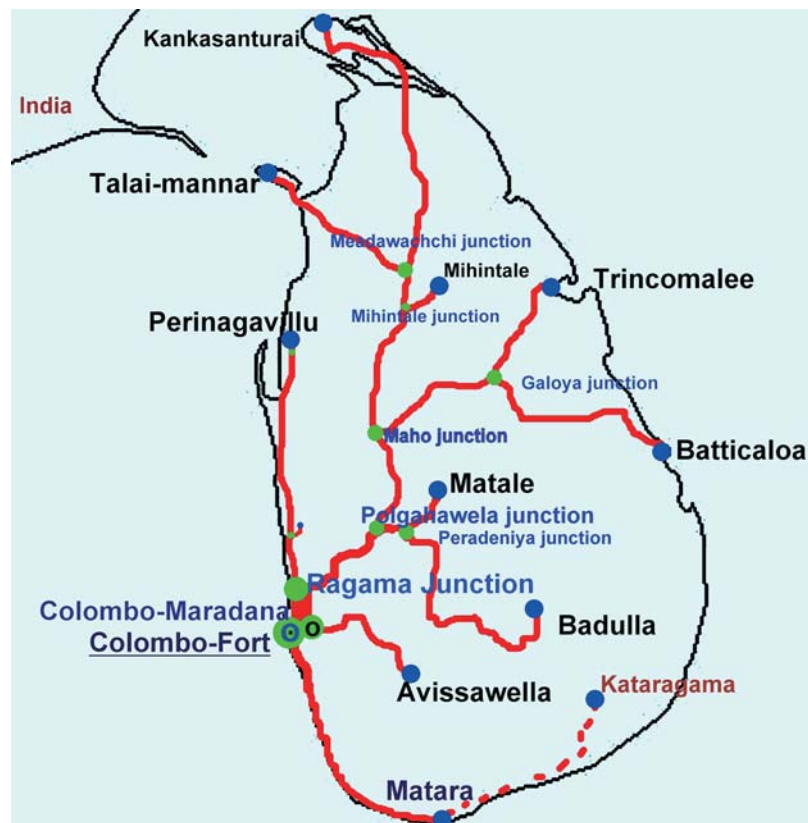


S kari se na Srí Lance setkáme všude a ve všech podobách.

směrem na severovýchod země v délce 54 kilometrů. Zpoždění ve výstavbě oproti evropským zemím zde tedy bylo, nicméně nepřilíš velké. Část železničních tratí probíhá vnitrozemím, tedy srílanckou vysočinou, což přináší jízdu krásnou krajinou s výhledem na hory, údolí, a také velké množství čajových plantáží. Zbývá délka tratí pak probíhá v pobřežních oblastech.

Železnice na ostrově

V současné době dosahuje železnice Srí Lanky délky 1 508 km, rozchod 1 676 mm je označován za největší na světě. Prakticky celá železniční síť byla vybudována v době koloniálního panství. Po získání nezávislosti již nedocházelo k jejímu dalšímu rozšiřování. Do roku 1953 byl provoz parní, po tomto roce byla trakce měněna na motorovou, která je nyní jediná existující na celé síti. V období let 1955 – 1970 byla železnice modernizována, později však tento trend ustal, a dráhy postupně ztrácely atraktivitu. Na konci roku 2004 zasáhla Srí Lanku vlna tsunami, která způsobila obrovskou katastrofu a kromě více než 35 000 zabitých, přes 21 000 zraněných a nad půl milionu lidí vyhnaných z domova, způsobila také obrovské materiální škody.



Železniční mapa Srí Lanky

Mimo jiné úplně zničila velké úseky pobřežní železnice, přičemž na trati u Peraliyi zahynulo více než 1 700 lidí v největší světové železniční katastrofě. Srílancká vláda poté rozhodla o obnově železnic a o její postupné modernizaci. Po mnoha desítkách let byla také naplánována stavba úplně nové tratě a byl přijat plán na elektrifikaci vybraných tratí v délce asi 120 km, což se však zatím nerealizovalo. Železnicím na Srí Lance se samozřejmě nevyhýbají ani jiné nehody, než ty spojené s vlnou tsunami. I to bylo jedním z důvodů, proč se vláda rozhodla přistoupit k postupné modernizaci. Z našeho hlediska působí značně neobvykle jeden konkrétní, ovšem zde dosti častý typ nehody, a sice srážka se slonem.

Osobní vlaky na Srí Lance jsou v zásadě dvojího druhu. Dálkové vlaky mají modrou barvu, stejně jako dálkové autobusy. Místní vlaky naproti tomu jsou opatřeny červeným nátěrem, také totožně s místními autobusy. Dálkové vlaky jsou vybaveny vozy první, druhé a třetí třídy, některé noční spoje také spacími vozy. První třída je naprosto nevhodná na turistické využití, protože je klimatizovaná, takže

není možné otevřít okna, ani dveře, a tedy prakticky ani fotografovat. Vozy druhé a třetí třídy na dálkových vlacích jsou vybavené podobně jako naše běžné vlaky, od sebe se navzájem liší v podstatě jen počtem míst vedle sebe. Je běžné, že vlaky jezdí s otevřenými dveřmi, v nich postávají, případně sedí cestující, a hojně fotografují jak okolí, tak sebe navzájem. Samostatnou kapitolou jsou vlaky místní, které jsou obecně podstatně horší úrovně a podstatně vyššího stáří. Jak jsme měli možnost se přesvědčit, výjimkou nejsou ani smíšené vlaky. Z hlediska našich zvyklostí však spatření rozjížděcího se vlaku, kde za lokomotivou byly tři vozy s pohonnými hmotami, na nichž jediné označení byly anglické nápisy „nebezpečné“ a „motorové palivo“, přinášelo také smíšené pocity. Za těmito cisternami totiž následovaly vozy osobní dopravy plné cestujících. Vlaky na Srí Lance jsou obecně poměrně hodně využívány, jezdí dost plné, ovšem ne tolik, jako je možné spatřit na fotografiích z Indie.

Text a foto: Martin Kašpar
Pokračování příště

Foto měsíce



S „čmelákem“ 771.099 se při výluc v Chebu můžeme setkat na severním zhlaví této stanice. Snímek pořízený **Ladislavem Fricem**, který jsme se rozhodli vybrat jako foto měsíce, je však unikátní. Při návozu do Chebu byla lokomotiva 24. února v úseku Ústí nad Labem – Most nové nádraží nasazena na Pn 62130. „Čmelák“ však nemá přechodnost na trať přes Úpořiny, proto bylo „péenko“ mimořádně vedeno přes Teplice v Čechách. Díky tomu bylo možné pořídit tento vzácný snímek s elektrárnou Ledvice v pozadí.



Dopravní kancelář ve stanici Haputale