

Pokračujeme v obnově vozidlového parku

19. ledna 2018 byla vypsána nová soutěž na pořízení až padesáti vícesystémových elektrických a až pěti motorových lokomotiv. ČD Cargo v podmínkách soutěže garantuje odběr deseti elektrických a tří motorových lokomotiv. Další objednávky budou předmětem opce. Lokomotivy musí být nové nebo maximálně jeden rok staré s tím, že ČD Cargo bude jejich prvním provozovatelem. U elektrických lokomotiv je vyžadována způsobilost pro provoz na soustavách 3 kV ss, 15 kV 16,7 Hz stř. a 25 kV 50 Hz stř., trvalý výkon minimálně 5 500 kW při jízdě na střídavé a minimálně 5 000 kW na stejnosměrné soustavě. U motorových lokomotiv je vyžadován trvalý výkon minimálně 2 400 kW. Všechny lokomotivy musí být při převzetí způsobilé k provozu v České republice, na Slovensku, v Německu a Rakousku. Do tří měsíců od převzetí pak musí být vybaveny i k provozu v Maďarsku a v případě elektrických strojů také v Polsku. Vyžadována je výbava ETCS.

Tolik strohé technické informace ze zadávacích podmínek. Co je však důležitější? Rozhodnutí vedení společnosti ČD Cargo pokračovat v obnově vozidlového parku. V úvodním článku tohoto Cargováku se dozvíte zajímavosti ze spolupráce naší akciové společnosti s Vápenkou Čertovy schody. Její rozvoj a tím i navýšení přepravních objemů, umožnilo právě nasazení moderních interoperabilních lokomotiv Vectron vedených i po Německu našimi strojvedoucími. Jen tak dál.

Michal Roh



Stanici Praha-Radotín projíždí 29. prosince 2017 lokomotiva 383.001 s uceleným vlakem vápence z Berouna do stanice Peitz-Ost. Tuto přepravu realizuje ČD Cargo od prosince loňského roku pro Vápenku Čertovy schody.

Foto: Michal Roh ml.

Z přírody čerpáme, přírodě vracíme

OBSAH

03

Školení k podnikové kolektivní smlouvě

V měsíci lednu probíhala školení k podnikové kolektivní smlouvě.



05

Reprezentační ples ČD Cargo

Ostravský hotel Clarion hostil další ročník oblíbeného plesu ČD Cargo.



Kořeny skupiny Lhoist sahají do 19. století, kdy pan Hyppolyte Dumont otevřel první výrobní závod v Belgii. V roce 1926 začala skupina svoji expanzi založením vápenky v Dugny ve Francii. Za Atlantik pronikla skupina v roce 1981, kdy převzala účast v závodě Chemical Lime v Texasu v USA. Devadesátá léta přinesla další expanzi na východoevropské trhy. V roce 1992 se stala akcionářem Vápenky Čertovy schody a založila společnost Lhoist s.r.o. v Praze. V roce 1996 skupina kapitálově vstoupila na slovenský trh (DOLKAM Šuja) a do Polska (Lhoist Bukowa, Opolwap).

Bohatá historie vápenictví

Lhoist navázal na dlouhou tradici výroby vápna na Berounsku. Vápno z Českého krasu bylo použito již při výstavbě hradu Karlštejna nebo opevnění města Beroun. O zpracování vápna se zmiňuje i kronika Václava Hájky z Libočan. Novodobá tradice výroby vápna na Berounsku se datuje do poloviny 19. století, kdy se v této oblasti pálilo vápno v několika desítkách milířů. Po 2. světové válce pop-



Celkový pohled na vlečkové kolejiště a Vápenku Čertovy schody

távka rostla, a proto bylo rozhodnuto otevřít nový lom v Koněpruské oblasti a vybudovat zde moderní vápenku. Zkušební provoz Velkolomu Čertovy schody byl zahájen v roce 1957 a pět šachtových pecí Vápenky Čertovy schody bylo uvedeno do provozu na přelomu let 1962 a 1963. Po roce 1992 se strategickým partnerem Vápenky Čertovy schody stává belgická společ-

nost Lhoist, která je nyní jejím stoprocentním vlastníkem.

Přeprava po železnici

Svoz vápence z Koněpruské oblasti ke zpracování do Berouna byl nejprve zajišťován povozy, ale těsně před koncem 19. století se o slovo přihlásila železnice. Firma Fr. Schön a synové předložila v roce 1895 ke schválení projekt

malodráhy vedoucí z Králova Dvora přes Beroun k lomům u Koněprus (KBK). Provoz na dráze o rozchodu 760 mm a délce 11,3 km byl zahájen 9. května 1898. Po přesunu těžby do nově založeného Velkolomu Čertovy schody dráha KBK postupně ztrácela na významu a její provoz byl zastaven k 31. prosinci 1962.

Nový velkolom a vápenka byly s celostátní železniční sítí spojeny cca 6 km dlouhou vlečkovou vedoucí ze seřaďovacího nádraží Beroun údolím Suchomastského potoka. I přesto, že vlečka nemusela vystoupat tak vysoko jako úzkorozchodná dráha, nalezneme zde táhlá stoupání až 21 ‰. Vlečka je zakončena samostatným nádražím s kolejemi vedoucími k jednotlivým nakládacím místům. Celková délka kolejí je 17 400 metrů. Nejdelší kolej má délku téměř 400 metrů a je výhodná pro sestavování ucelených vlaků. Ty po sestavení přepraví některá z vlečkových lokomotiv na „dolní“ berounské nádraží, kde jsou předány k další dopravě k cílovému zákazníkovi. Vápenka Čertovy schody disponuje poměrně velkým množstvím vlastních vozů, zejména řad Uacs a Uacns. K přepravě však využívá i vozy ČD Cargo nebo soukromých držitelů.

Vlaky ČD Cargo putuje k odběratelům cca 650 tisíc tun vápna a vápence ročně.

Pokračování na str. 2

Z přírody čerpáme, přírodě vracíme

Dokončení ze str. 1

Část surovin má uplatnění ve stavebnictví (výroba malty, omítek, keramiky), v zemědělství (hnojiva) a v průmyslu (výroba skla, papíru, plastů apod.). Se sloganem „Z přírody čerpáme, přírodě vracíme“ společnost Lhoist produkuje velký objem surovin, které se dále používají v ekologických procesech, jako je čištění kouřových plynů, úprava pitné vody nebo čištění odpadních vod. Z nejvýznamnějších zákazníků, ke kterým jsou vápno a vápenec přepravovány po železnici, můžeme jmenovat elektrárny Skupiny ČEZ, státní podnik DIAMO, Unipetrol RPA, elektrárny Sokolovské uhelné, papírnu Mondi, teplárnu v Plzni nebo elektrárny patřící společnosti LEAG, členu skupiny EPH.

Nová etapa spolupráce s ČD Cargo

Nová etapa spolupráce mezi Vápenkou Čertovy schody a ČD Cargo byla zahájena na podzim loňského roku. Po několikátých jednáních předložilo ČD Cargo, ve spolupráci s dalšími

subjekty, vápence nabídku na komplexní zajištění přepravy odsiřovacích vápenců z Berouna do německých elektráren společnosti LEAG, které se nacházejí v Lužici, v oblasti s dosud intenzivní těžbou hnědého uhlí. Vápenec z Berouna putuje do stanic

Peitz-Ost a Spreewitz a je určený pro elektrárny Jänschwalde, Schwarze Pumpe a Boxberg. Na přepravu je nasazena interoperabilní lokomotiva řady 383 Vectron, a to v celé trase se strojvedoucím ČD Cargo. Vápenec je ložen do výsypných vozů řady Fals-x, které jsou upraveny na bezpečné boční ovládání vykládky.

Jedná se o cca o nových 150 tis. tun vápence ročně. Přepravy jsou přísně sledovány, neboť každé zpoždění má za následek penále. „Z výsledků zkušebních přeprav je zřejmé, že zatím ČD

Cargo obstálo. Nesmíme ale usnout na vavřínech, protože úspěšnost přepravy může ovlivnit celá řada faktorů, například technický stav vozů apod.,“ říká Mgr. Marek Kindl, manažer pro logistiku společnosti Lhoist. „Zdařilá realizace tohoto obchodního případu může přinést další přepravy. Osobně jsem rád, že ČD Cargo je schopno nabídnout zajištění dopravy i v zahraničí. Komplexnost cenové i technologické nabídky nám usnadňuje jednání s našimi zákazníky,“ doplňuje Marek Kindl.

Text a foto: Michal Roh



Odstřel v lomu západ



Při posunu na vlečce jsou používány motorové lokomotivy a při nakládce také posunovadla vzniklá z třínapravových „rosniček“ T 334.0.



Detailní pohled na vůz řady Fals-x používaný pro přepravy do Německa



Dřevo pod Jedlovou

Byť je letošní zima na sněh v nižších polohách zatím poněkud skromná a má do známé ladovské zimy opravdu velmi daleko, některá výše položená místa v České republice nabízejí v rámci svých možností milovníkům zimních sportů alespoň částečné vyžití. Snímek z oblasti Lužických hor pořízený poblíž Kytlice dokumentuje nejen pravou zimní atmosféru, ale i přepravu dřeva z oblasti Šluknova a Rybníště. I přesto, že podobné počasí těžbě dřeva ve zdejších lesích moc nepřeje, čas od času se podaří nashromáždit poměrně velké množství kulatiny, která je následně ze zdejší oblasti bez ohledu na počasí přepravena k dalšímu zpracování, především na pile Stora Enso Wood Products Planá, s.r.o. Na fotografii dvojice lokomotiv SOKV Ústí nad Labem 742.166 + 394 s manipulačním vlakem Mn 86113 Šluknov – Děčín.

Text a foto: Antonín Němeček

Školení k podnikové kolektivní smlouvě (PKS)

V měsíci lednu probíhala za organizací spolupráce s OSŽ a ředitelů jednotlivých JOS školení k Podnikové kolektivní smlouvě ČD Cargo, a.s., na rok 2018 (dále jen PKS). Tato školení byla určena nejen pro zaměstnance, ale i zástupce odborových organizací bez rozdílu příslušnosti k odborové organizaci. Naše velké díky patří všem, kteří zajišťovali zájem nejen pro účastníky školení, ale i pro přednášející.

Za odbor lidských zdrojů GR ČD Cargo se školení zúčastnil Ing. Mojmír Bakalář, ředitel odboru lidských zdrojů, Mgr. Pavla Kreischová, vedoucí oddělení sociálního a mzdového, Bc. Věra Drncová, vedoucí oddělení personálního a Ing. Josef Kreische, specialista personálního řízení.

Za OSŽ se školení účastnil pan Radek Nekola, předseda PV OSŽ ČD Cargo a paní Bc. Marta Urbancová, tajemnice PV OSŽ ČD Cargo.

V pondělí 15. ledna se v Praze v Libni konalo první z devíti školení k PKS. Další školení se konala 17. – 18. ledna v Ústí nad Labem, 22. – 23. ledna v Ostravě, 24. ledna v Břeclavi, 30. ledna v Pardubicích a v termínu 31. ledna – 1. února byla série letošních školení zakončena v Českých Budějovicích.

Školení proběhlo formou prezentací konkrétních změn v textu PKS pro rok 2018, včetně konkrétních příkladů nejčastějších nedostatků při dodržování ustanovení PKS.

Pavla Kreischová mluvila například o uplatňování pracovní doby, pracovní

pohotovosti a dovolené a změnách v PKS, konkrétně pak o rozvržení stanovené týdenní pracovní doby (došlo ke změně oproti 2017, vyrovnávací období se sloučila), kdy u zaměstnanců letmo došlo ke změně (zaměstnavatel plánuje průběžně směny ve vyrovnávacím období tak, aby byla zabezpečena provozní potřeba výkonu práce). Řeč byla i o práci přesčas, práci ve svátek (respektive o dohodě o čerpání náhradního volna za práci ve svátek). V oblasti zvláštních odměn dochází k rozšíření nároku pro zaměstnance, kteří dosáhli 60 let věku.

V další části téměř čtyřhodinového školení se Pavla Kreischová věnovala systému odměňování zaměstnanců (došlo k navýšení v jednotlivých tarifních stupnicích o 2 % z tarifu roku 2017 v příslušné stupnici a k přičtení nominální hodnoty ve výši 800,- Kč), mzdě za práci přesčas – zaměstnavatel chce motivovat zaměstnance k čerpání náhradního volna za práci přesčas, proto bude aplikována odměna za čerpání náhradního volna za práci přesčas (8 % z průměrného hodinového výdělku za každou hodinu čerpání náhradního volna – minimálně však za 7 hodin), a také o navýšení motivačních složek (mimo jiné i pro zaměstnance letmo). Změna nastala i u osobního ohodnocení (viz zásady pro poskytování osobního ohodnocení), nově je zaměstnavatel povinen na své náklady zajistit úrazové pojištění sedadel v osobním motorovém vozidle.

Zazněly také informace ke kondičním pobytům (dále KOP), které nově nejsou součástí přílohy PKS, ale jsou

řešeny v nové směrnici). Zde nedošlo k žádným změnám, KOP budou probíhat od druhé poloviny měsíce února do června a od konce srpna do 21. prosince 2018, a to na čtyřech místech: Jáchymov, Poděbrady, Luhačovice a Ražecké Teplice. Zaměstnavatel opět určuje termín a středisko. Ke změně došlo u pojištěnců 211 (Zdravotní pojišťovna ministerstva vnitra), která přispívá svým klientům na kondiční pobyt (mění se pravidla: zaměstnanec-pojištěnec 211 obdrží poukaz a může si přibjedenat procedury nad rámec KOP, které hradí zaměstnavatel).

Nejčastější nedostatky v dodržování ustanovení PKS byly podle Pavly Kreischové ve vyrovnávacím období, a to převážně chybou lidského činitele, nebo při náhlém ukončení pracovního vztahu, nebo při změně pracovního režimu.

V další části školení seznámila Věra Drncová účastníky s prezentací na téma „Vazby PKS pro rok 2018 na zajištění personální administrace“, kde byly popsány opatření a směrnice, které mají přímou vazbu na PKS 2018. Například s opatřením ŘO10 č. 6/2015, které řeší výdělečnou činnost zaměstnanců (zaměstnanec, který chce pracovat u jiného dopravce, musí mít souhlas zaměstnavatele), opatření řešící oblast dovolené, odstupného, nadbytečnosti, poskytování pracovního volna atd.

Dále byla podána informace o nově vydaném Opatření ŘO10 (Nábor a náborové odměny), ve kterém jsou stanoveny podmínky pro přiznání nábo-

rové odměny – strojvedoucímu v případě se přiznává náborová odměna v celkové výši 20 000,- Kč, nově je přiznávána náborová odměna až do výše 50 000,- Kč i u strojvedoucích, kteří k ČD Cargo nastoupili nebo nastoupí v období od 1. listopadu 2017 do 31. prosince 2018, ale zároveň nepřísluší zaměstnancům, kteří bezprostředně před nástupem k ČD Cargo ukončili pracovní poměr u ČD, a. s. Stejná odměna je poskytována posunovačům/vedoucím posunu a zaměstnancům ve vybraných zaměstnáních v oblasti opravárenství.

S účinností od 1. ledna 2018 dochází ke sjednocení příspěvku zaměstnavatele na aplikaci IN PLUS pro zaměstnance, kteří nemají nárok na zaměstnanecké jízdní výhody.

Účastníci byli seznámeni i s dalšími opatřeními, která jsou schválena, např. Opatření ŘO10 17/2017, které řeší zdravotní a odbornou způsobilost zaměstnanců, kteří jsou tzv. „řidiči – referenty“.

Na řadu se dostala i směrnice v působnosti personálního oddělení. Např. PERs-10-B-2010, která řeší oblast vnitrostátních zaměstnaneckých jízdních výhod – prodloužení prolonačního období do konce května, navýšení prolonační částky (zaměstnanci 1 100,- Kč, manželé, manželky a registrovaní partneři 1 250,- Kč a děti 600,- Kč).

Byla vydána i 7. změna PERs34-B-2009, na základě které jsou zaměstnancům, poskytované příspěvky na životní pojištění. Produkty, které mají zaměstnanci uzavřeny s pojišťovnou

NN, budou ukončeny do nasmouvané doby. Příspěvek zaměstnavatele je stále možno převést do benefitu penzijního připojištění.

O jednotlivé termíny školení byl již tradičně velký zájem. Zájemci se dopředu na školení hlásili z důvodu zajištění občerstvení a jak je možno doložit i z prezenčních listin, celkem se školení zúčastnilo necelých 500 zaměstnanců.

Zastoupení účastníků co do profesí bylo skutečně pestré – ředitelé JOS, vedoucí PP, personalistky, mzdové účetní, ekonomové práce a mzdy, komandující, strojmistři, mistři, strojvedoucí, ale i opraváři kolejových vozidel, zástupci místních odborových organizací a v neposlední řadě jsme měli možnost svou práci prezentovat všem zaměstnancům, kteří o účast na školení projeví zájem.

Naším hlavním společným cílem bylo zajistit správnou interpretaci všech změn v PKS pro rok 2018 oproti roku 2017, ale i změn návazných směrnic, opatření, která jsou z úrovně odboru lidských zdrojů GR ČD Cargo vydávána.

Účast zástupců PV OSŽ a i dalších zástupců kolektivního vyjednávání z dalších odborových centrál (např. Jiří Šafařík, David Votroubek z Federace strojvedoucích České republiky, Josef Hevera z Federace vozmistrů nebo Milan Mikeš ze Svazu odborářů služeb a dopravy a dalších) je důkazem toho, že je na školeních podáván jednotný výklad, za kterým si všichni stojí.

Věra Drncová
Pavla Kreischová

Přeprava do Kaliningradu

V prosinci uplynulého roku se ve spolupráci firem DB Cargo Czechia, která byla hlavním dodavatelem celé přepravy ve vztahu k zákazníkovi, ČD Cargo, CD Cargo Poland, DB Cargo Polska a RŽD (Российские железные дороги, РЖД), uskutečnila přeprava komponent pro výstavbu chladících věží plynových elektráren TEC Pregolskaja a TEC Primorskaja v ruské Kaliningradské oblasti.



Manipulační vlak MN 83222 se zátěží pro Kaliningradskou oblast 17. ledna 2018 právě opustil Slatiňany.

Foto: Tomáš Bartoš

Tyto komponenty vyrobila česká firma FANS ve svých závodech v Chrudimi a Hlinsku, přičemž původní představou zákazníka bylo celou zásilku přepravit po silnici kamionovou dopravou, jak je v obdobných případech obvyklé. Nicméně celé skupině uvedených firem se podařilo vytvořit alternativní nabídku železniční přepravy,

která byla zákazníkem nakonec vyhodnocena jako výhodnější.

Konkrétně byly dodány součásti pro čtyři chladicí věže, a to v provedení vzduchových chladičů, bez použití vody jako chladicího média. Tato technologie je poměrně nová, a objevila se jako důsledek celosvětového tlaku na úspory vody a ochranu životního prostředí. Instalovaný výkon chlazení, dodaný českým výrobcem pro obě elektrárny, je celkem 645 MW a součástí

okolo 100 miliard rublů (zhruba 1,5 miliardy amerických dolarů). Tyto nové zdroje by měly nejen vyřešit dlouhodobý problém exklávy, kterým je nedostatek elektrické energie. Plynové – správněji paroplynové – elektrárny jsou dnes pokládány za jeden z nečistších a především neefektivnějších zdrojů elektrické energie.

Zajímavá je cílová destinace, která se nachází uvnitř ruské Kaliningradské oblasti. Jde o ruskou exklávu ve východní Evropě, která na jihu sousedí s Polskem, na východě s Litvou a na severozápadě jí omývá Baltské moře, a její exterritorialita vznikla po rozpadu Sovětského svazu v roce 1992. Součástí Sovětského svazu se stala po roce 1945 a porážce nacistického Německa, kdy jako severní část někdejšího Východního Pruska připadla SSSR (jeho jih pak spolu s dalšími německými územími připadl Polsku). Vzhledem k německé historii Kaliningradské oblasti se zde dodnes nachází několik tratí o normálním rozchodu, které umožňují přímou osobní i nákladní dopravu z Polska a dalších evropských států až do vnitrozemí oblasti. Toho bylo využito i v případě přepravy součástí pro budované elektrárny, kdy byly jednotlivé části zásilky naloženy na plošinové vozy na vlečce Cerea ve Slatiňanech, odkud byly po skupinách svezeny manipulačními vlaky do stanice Pardubice hlavní nádraží. Zde byl z jednotlivých vozů sestaven ucelený vlak, který byl dopraven přes hraniční přechody Bohumín/Chalupki a Braniewo/Mam-



Detail zásilky na jednom z vozů prvního vlaku

Foto: Petr Štefek

novo až do cílové stanice Dzeržinskaja-Novaja. Tam pak bylo zboží přeloženo na nákladní automobily a dopraveno na cca 10 km vzdálené staveniště elektrárny. Vůbec první vlak byl z Pardubic vypraven 5. prosince 2017, do konce roku pak následovaly ještě další dva a zatím poslední jel v druhé polo-

vině ledna. Celá expedice by měla být završena během února 2018.

Za ČD Cargo se na úspěchu celé akce podílel obchodní manažer Ing. Alexandr Ivanov z komoditní skupiny železo a strojírenské výroby, poděkování samozřejmě patří i všem provozním zaměstnancům.

Martin Boháč



První vlak zachycený 6. prosince 2017 v Polance nad Odrou

Foto: Petr Štefek

Představujeme lokomotivy ČD Cargo (2.)

Lokomotivy řady 750/753

Lokomotivy řady 750/753 bylo možné spatřit na českých kolejích již na konci šedesátých let minulého století, tehdy ještě pod původním označením T 478.3. A je to podívaná, která se mnoha lidem nikdy neokouká, protože tyto lokomotivy nádražáckým lidem zvané „brejlovec“ patří díky prvotřídnímu designu k tomu nejhezčímu, co lze na našich tratích potkat. Výrazné čelo se společnou obrubou oken, která dala původ přezdívce, a kulatá „lodní“ okénka na bocích skříně podtrhují krásnou ukázkou toho nejlepšího průmyslového designu 60. let minulého století.

covému spalovacímu motoru u řady 751 s výkonem 1 103 kW. Oproti řadě 751 byl posun výkonu výrazný, i když nejvýkonnější parní lokomotivy byly stále ještě silnější. Proto nasazování „brejlovců“ na jejich výkony vedlo k přetěžování, čímž trpěl hlavně spalovací motor. Ten byl oproti typu z řady 751 o dost složitější a náročnější na údržbu a díky tomu byla řada T 478.3 v prvních letech provozu poměrně poruchová.

Lokomotiva řady 750/753 je skříňová čtyřnápravová se dvěma oboustranně přístupnými stanovišti strojvedoucího na čelech lokomotivy a strojovnou mezi nimi. Uspořádání stanovišť i stro-



Lokomotiva T 478.3297 s „nexasem“ z Meziměstí přijíždí do Týniště nad Orlicí.
Foto: Martin Navrátil

V průběhu šedesátých a sedmdesátých let 20. století docházelo v bývalém Československu k definitivnímu přechodu od parní trakce k trakci elektrické a motorové. Pro nahrazení parní trakce na neelektrifikovaných tratích vyrábělo ČKD těžké lokomotivy řad 751 a 752 (původně T 478.1 a T 478.2), přesto jejich počet a hlavně výkon nebyl stále dostačující. Pro vozbu těch nejtěžších vlaků na neelektrifikovaných tratích se proto stále používaly parní lokomotivy, jejich definitivní konec přišel až s „brejlovcí“, které byly v ČKD projektovány a dodávány souběžně s dodávkami lokomotiv řad 751 a 752. První dva prototypy (T 478.3001 a T 478.3002) byly vyrobeny v roce 1968 a celkem bylo v letech 1968 – 1977 vyrobeno 408 kusů těchto lokomotiv, takže jde o jednu z nejpočetnějších řad.

Lokomotivy byly osazeny v ČKD nově vyvinutým dvanáctiválcovým spalovacím motorem, což jim zajistilo vyšší výkon 1 325 kW oproti šestivál-

jovny je prakticky shodné se staršími lokomotivami řady 751. Na stanovištích strojvedoucího je řídicí stanoviště na pravé straně. Regulace výkonu je prováděna půlvolantem řídicího kontroleru před strojvedoucím.

Základem skříně je rám z ocelových



Lokomotiva 750.252 v nátěru ČD Cargo a stroj 750.235 ještě před přelakováním korporátním lakem Foto: Petr Říha

profilů nesoucí kostru skříně pokrytou ocelovými plechy, které jsou na bočnicích vyztuženy vodorovnými prolisy. Střecha skříně je demontovatelná. Laminátové kabiny strojvedoucího jsou na hlavním rámu umístěny odpružené, na jejich čelech je možné vidět zásuvky dvojčlenného řízení. Dnes již mají všechny lokomotivy řady 750 klimatizaci stanovišť strojvedoucího Ekoklima a bezpečnostní čelní okna.

Podvozky lokomotiv jsou na rozdíl

v trvale paralelním zapojení. Regulace výkonu je provedena sdruženým regulátorem, který je u řady 750 nahrazen regulátorem elektronickým, výkon je řízen v osmi stupních.

Lokomotiva má ruční zajišťovací brzdu, samočinnou tlakovou brzdu s rozvaděčem DAKO-LTR, brzdiči DAKO-BS2 a přímočinnou brzdu s brzdiči DAKO-BP. Všechny lokomotivy jsou vybaveny vlakovým zabezpečovačem LS IV. U původních lokomotiv řady

500, který je u řady 750 odstraněn a nahrazen elektrickým topným alternátorem. Tím se změnil systém vytápění a klesla spotřeba paliva. Jde o typ ČKD TA 403. Je vložen mezi trakční generátor a náhon kompresoru K 3 LOK. Je to střídavý 3fázový stroj s vlastní ventilací řízený elektronickým regulátorem. Rekonstrukce na řadu 750 se začaly provádět v roce 1991, kdy již bylo jasné, že parní topení bude postupně nahrazeno elektrickým, celkem bylo přestavěno 117 lokomotiv ČD.

V současnosti ČD Cargo provozuje 16 lokomotiv řady 750. Další lokomotivy byly rekonstruovány na řady 753.7 a 755, o těch si povíme někdy příště. Stále jezdí i „nesmrtelná“ 753.301, vyrobená v roce 1976, která je posledním zástupcem této početné řady a je ukázkou šikovnosti pracovníků SOKV Ústí nad Labem, kteří jsou schopni udržovat ji v provozním stavu i bez větších plánovaných oprav. Již jednou byla odstavena a zrušena, přesto znovu vyjela k radosti všech „šotonů“ a můžete se s ní setkat na tratích v severních Čechách. Se všemi lokomotivami řady 750 se počítá pro instalaci evropského zabezpečovače ETCS, takže rozhodně nemíří do šrotu, a ještě dlouho je budeme moci obdivovat na tratích hlavně na Nymbursku, Liberecku a Břeclavsku.

Petr Říha



Michal Roh ml. zachytil lokomotivu 753.301 19. srpna 2009 ve stanici Turnov. Poté byla lokomotiva na čas odstavena, ale nyní je opět v provozu.

od skříně stejné jako u řady 751. Rám skříně je na nich usazen pomocí osmi závěsek, i když některé stroje mají po rekonstrukcích skříní uloženu na pryžovkových sloupcích podobně jako je tomu u lokomotiv řady 742. V každém podvozku jsou dvě dvojkolí, jež jsou vedena kyvnými rameny a odpružena vinutými pružinami s hydraulickými tlumiči. V každém podvozku jsou 2 tlapově uložené trakční motory.

Spalovací motor je typu K 12 V 230 DR. Jedná se o dieslový čtyřtaktní dvanáctiválec na stojato s válci do V. Motor má přímý vstřík paliva, dvě turbodmychadla, dvě vačkové hřídele a uspořádání OHV. Motor je chlazen vodou ve dvouokruhovém systému. Tlumič výfuku je nad trakčním generátorem a následně je výfuk vyveden nad střechu lokomotivy.

Trakční generátor je typu ČKD TD 802 E. Jedná se o dynamo s cizím buzením a vlastní ventilací. Trakční motory jsou typu TE 005/015 E, které jsou

753 byl pro vytápění vlaků instalován parogenerátor Pegas PG 500.

V čem se od sebe liší řada 750 a 753? Je to právě parogenerátor Pegas PG

Technické údaje	
Výrobce	ČKD Praha
Rok výroby	1968 – 1977
Vyrobeno ks	408
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'
Přenos výkonu	elektrický
Délka přes nárazníky	16 560 mm
Služební hmotnost	73 t
Regulace výkonu	sdruženým/elektronickým regulátorem
Typ spalovacího motoru	K 12 V 230 DR
Provozní výkon	1325 kW
Typ trakčních motorů	TE 005/015 E
Trvalá tažná síla	123 kN
Maximální tažná síla	215 kN
Trvalá rychlost	32 km/hod
Maximální rychlost	100 km/h



Dvojče „brejlovců“ 750.326 a 013 s nákladním vlakem u Valtic
Foto: Michal Roh ml.

Reprezentační ples ČD Cargo 2018



K slavnostnímu zahájení plesu si moderátoři večera Iva Kubelková a Jan Čenský, pozvali osobu nejpovolanější, předsedu představenstva ČD Cargo Ivana Bednárika.

V pořadí již 13. ročník „Reprezentačního plesu ČD Cargo“ se uskutečnil v pátek 19. ledna 2018 v ostravském hotelu Clarion. Již tradičně beznadějně obsazený plesový sál přivítal bezmála pětistovku nadšených příznivců tance a pohodové zábavy. Obchodní partneři a zástupci odborů ČD Cargo, TOP management a zástupci odborů útvarů společnosti spolu s dalšími návštěvníky a vzácnými hosty si opět užívali bohatého programu a zvláště pěveckých hvězd večera.

Jimi tentokrát byly opravdové legendy české pop music – Marie Rottrová, Dalibor Janda a Michal David. Nechyběl ani pestrý doprovodný program s tradičním „cargo casinem“, fotokoutek s originálními rekvizitami, vystřihování portrétů či velice oblíbená degustace karibských rumů. Nesmíme opomenout ani vždy napjaté očekávané půlnoční losování



„Hurikán“ Dalibor Janda nezapomněl na žádný ze svých velkých hitů.

hlavní tomboly a již čtvrtý ročník doprovodné charitativní tomboly.

Když k tomu připočteme vyhlášený hotelový catering, skvělou doprovodnou kapelu Proxima a noblesní průvodce celým večerem, Ivu Kubelkovou s Janem Čenským, je zby-



Předtančení v rytmu latinskoamerických tanců obstarali vicemistři ČR Sabina Karásková a Tomáš Gál z tanečního klubu LR Cosmetic Dance Ostrava.

tečně asi dodávat další komentář. Nadšení hosté se jen neochotně loučili se skvělým večerem, který bohužel pádil rychlým tempem ke svému závěru. Ale již nyní můžeme všechny ujistit, že příští rok se v Ostravě sejdem opět. A bude se zase na co těšit!

Průběh plesu si připomeňme fotografiemi.

Text: Zdeněk Šiler
Foto: Archiv ČD Cargo



S Michalem Davidem si jeho nejznámější hity zpíval celý sál.



V cargo casinu panovala soustředěná hráčská atmosféra.

Personální oddělení odpovídá

Dotaz: Je i v roce 2018 poskytována zaměstnancům, kteří nemají tzv. režijky, In Karta s aplikací IN PLUS?

Odpověď:

Ano. Stále je platná smlouva mezi naší společností a ČD, a.s., na základě které mohou být **zaměstnancům (nikoliv rodinným příslušníkům) společnosti ČD Cargo, a.s.**, bezplatně poskytovány In Karty s aplikací IN PLUS, která je nabízena za velice zajímavých finančních podmínek.

Slevová elektronická aplikace IN PLUS je nahaná do nepřenosné čipové In Karty vystavené pro konkrétního zaměstnance společnosti ČD Cargo s tzv. plovoucí platností na 1 rok od data jejího zakoupení.

Bližší podmínky použití najdete v Opatření ředitele O10 GR ČD Cargo č. 14/2016 Poskytování In Karet s aplikací IN PLUS, které je zveřejněno na Portále ČD Cargo.

Pro rok 2018 je druhou změnou tohoto opatření stanoven jednotný příspěvek zaměstnance ve výši 1 100,- Kč.

Zpracování veškeré administrace a vlastní výdej In Karet a nákup aplikací IN PLUS, je pro zaměstnance společnosti realizován pouze prostřednictvím příslušných personálních pracovišť O10/1 GR ČD Cargo, které Vám zodpoví případné dotazy.

Věra Drncová

Historie a současnost kontinentálních železničních přeprav mezi Čínou a Evropou

Počátky moderní epochy kontinentálních přeprav mezi Čínou a Evropou sahají do období po roce 2000, kdy nastal mohutný hospodářský růst kontinentální Číny a výrazně narostly objemy zboží přepravovaného do Evropy. Těmto objemům již přestala námořní doprava stačit a zejména továrny ležící ve vnitrozemí začaly uvažovat o alternativě představenou železnici.

Historie železničních spojení mezi Dálným východem a Evropou není úplně jednoduše zmapovatelná. Již v minulosti byla realizována řada vlaků, které by splňovaly pomyslná kritéria dálnévýchodně-evropských spojení. Šlo například o kontejnerové vlaky Ostwind, resp. Westwind, které provozovala společnost ICF a které umožňovaly přepravy kontejnerů z Evropy do Číny a obráceně s manipulací v Moskvě. Ještě dříve, již od šedesátých let 20. století, začaly být rozvíjeny přepravy Japonsko/Jižní Korea – Nanchodka – Západní Evropa.

Pravděpodobně prvním doloženým vlakem, který byl v nynější době oficiálně z Číny do Evropy vypraven, byl v březnu 2005 spoj z města Hohhot, správního centra čínské provincie Vnitřní Mongolsko, vedený přes Mongolsko, Rusko, Bělorusko a Polsko do cílové stanice Duisburg Ruhrort Hafen. Jeho trasa měřila 9 814 kilometrů a cílem jízdy bylo prověřit časové a tech-

nologické možnosti přímé železniční přepravy mezi Čínou a západní Evropou. První jízda dopadla k velké spokojenosti všech zúčastněných, neboť vlak celou dlouhou trasu urazil za 16 dní, tedy o tři týdny rychleji, než by zásilce trvala cesta námořní dopravou. Vlak měl délku 1 000 metrů, a proto ho na německém úseku z Frankfurtu nad Odrou do Duisburgu bylo nutno rozdělit na dvě části. Zde je samozřejmě třeba zmínit, že fyzicky se pochopitelně nejedná o jeden vlak, ale o vlaky tři (resp. vlastně čtyři). První na normálním rozchodu v Číně, druhý na širokorozchodných mongolských a ruských tratích a třetí (a čtvrtý) na normálněrozchodné síti v Evropě. Z toho plyne největší slabina těchto přeprav, kterou je nutnost dvojí překládky kontejnerů, která celou záležitost prodlužuje, ale především prodražuje. Vlak o hrubé hmotnosti 2 000 tun a ložený 101 kontejnery přepravili v celé trase státní dopravci, tedy v Evropě PKP Cargo a Railion (dnes DB Cargo). Ve všech kontejnerech byl naložen jen jeden druh zboží, kterým byl pytlovaný koks s určením pro ocelárny Thyssen-Krupp, konkrétně pro firmu Thyssen-Krupp MinEnergy, Essen, patřící do skupiny ThyssenKrupp-Services, která v té době dovážela do Evropy kolem dvou milionů tun čínského koksu. Určitou zajímavostí této přepravy bylo to, že pro kontejnery bylo nalezeno i zpětné vytižení pleta-

cími a žehlicími stroji pro čínskou výrobu kašmírových svetrů.

Tehdejší představy vycházely z předpokladů, že přepravci budou stále více požadovat přepravy dražších zásilek s rychlejším časem doručení, než je schopna zajistit námořní doprava, a které zároveň z cenových a kapacitních důvodů nebude schopna realizovat doprava letecká. Především šlo o přepravy dražších surovin, jako jsou magnezit, grafit, korund nebo slévarenský koks, které jsou dováženy v menším množství. Je trochu paradoxem, že zmíněný první vlak nebyl ložen žádnou z těchto komodit, ale vysokopecním koksem, který je dovážěn ve velkých objemech bez tlaku na včasnost dodávek (a ani cenu za přepravu).

Do České republiky dojel první vlak z Číny o dva roky později, v červnu 2007. Jednalo se o komponenty k montáži počítačů v pardubickém Foxconnu. Vlak byl vypraven z města Šenzen v přístavní aglomeraci Hongkongu a celou 12 229 km dlouhou trasu do terminálu Mělník urazil za 17 dní (resp. jeho druhá polovina dorazila do Mělníka za další dva dny). Několik dalších vlaků pak bylo vypraveno ještě během roku 2008, nicméně i tyto měly stále jen charakter zkušebních přeprav. V roce 2010 přijel do České republiky ještě další – opět víceméně zkušební – vlak, ložený čínskými solárními panely, který využil ukrajinsko-slovenské překladiště TKD Dobrá.



Odjezd prvního vlaku ze Šenzenu do Pardubic 30. května 2007 Foto: ERS

Slibný vývoj narušila globální ekonomická recese a dalším důležitým rokem se stal až rok 2012. Teprve v tomto roce došlo ke znovuoobnovení přeprav do Mělníka pro pardubický Foxconn, když dne 24. října 2012 vyjel z města Wuhan v jihovýchodní vnitrozemské Číně vlak ložený padesáti 40' kontejnery a po šestnácti dnech a 10 569 kilometrech dorazil do České republiky. Na rozdíl od vlaků z let 2007 a 2008 byl tento ale přepraven tzv. jižní cestou přes Kazachstán, mimo Mongolsko a Transsibiřskou magistrálu. Přeprava citlivého zboží, jakým součástky pro počítače bezesporu jsou, totiž není v zimním období v konvenčních kontejnerech přes Sibiř možná.

Důležitou okolností, která v té době umožnila nárůst přepravených objemů

v přepravách z Číny do Evropy, byl zvyšující se zájem a aktivity ruských spedic a operátorů intermodální dopravy, nespojitých se silnými nadnárodními rejdařskými skupinami. Tyto firmy jsou totiž orientovány jen na suchozemskou dopravu a nejsou nuceny vytěžovat vlastní námořní lodní prostor. A v neposlední řadě je velmi důležitá politická i finanční podpora těchto přeprav ze strany čínské vlády, která souvisí s její snahou více industrializovat i čínské vnitrozemí, které již není dopravně tolik orientováno na námořní přístavy.

Takto tedy lze – pochopitelně velice stručně – popsat úvodní etapu vnitrokontinentálních železničních přeprav mezi Čínou a Evropou.

Martin Boháč

„Přezbrojení“ vozů Sggrs proběhlo bez problémů

Jednou z mála technologií, která s ohledem na plánovanou živostnost nových vozů vyhovuje požadavkům na univerzálnost, modularitu a maximální užité vlastnosti vozu a zároveň splňuje kritéria pro moderní a efektivní správu vozového parku, je technologie výměnných nástavb v kombinaci s univerzálním intermodálním vozem.

V případě ČD Cargo se jedná o vozy řady Sggrs s nástavbami Innofreight. Čas od času je nutné, podle aktuální obchodní potřeby, nástavby vyměnit.

V polovině ledna byly ukončeny přepravy cukrové řepy do Hrušovan nad Jevoškou. Zároveň vyvstala po-

třeba zajistit přepravy bram z polských přístavů na vlečku do Vítkovic. Kontejnery Innofreight bylo nutné nahradit klanicovými paletami. Celou akci bylo nutné dobře naplánovat a s ohledem na prostorovou náročnost zvolit i vhodnou lokalitu, kde bude k dispozici odpovídající technické vybavení i kvalifikovaný personál. Zajištěním akce bylo nakonec pověřeno provozní pracoviště Ostrava – středisko logistických služeb Ostrava hlavní nádraží. Před akcí musel být ze slovinských skladů dovezen potřebný materiál. Z důvodu termínu a složitosti logistiky byla zvolena kamionová doprava až přímo pod portálový jeřáb v Ostravě. Materiál z celkem šesti kamionů byl



3 DNY PRÁCE
13 vozů Sggrs
58 kontejnerů
78 palet

vyložen na plochu a pomocné železniční vozy. Nejprve bylo nutno přeložit 40 kontejnerů Innofreight XXL Side Doors z vozů řady Sggrs na vozy řady Sgnss. Tyto kontejnery se budou dále využívat pro přepravu štěpků. Další 18 kontejnerů Innofreight XXM bylo deponováno na ploše komerčního obvodu.

Po uvolnění vozů řady Sggrs zajistili zaměstnanci firmy Innofreight změnu umístění kontejnerových trnů pro potřeby uložení nových klanicových palet. Celkem bylo na tyto vozy přidáno 312 kusů nových trnů a 104 kusů krycích plechů na podlahy. Zaměstnanci SLS Ostrava pak během dvou dnů zajistili za pomoci portálového jeřábu uložení 78 klanicových palet do požadovaných poloh na voze. „Celá montáž, včetně doplnění zajišťovacích systémů a změny

nápisů na vozech, byla provedena přesně podle požadavku majitele systému Innofreight,“ říká Tomáš Pilch, vedoucí provozního pracoviště Os-

trava a doplňuje: „I přes problémy s dojezdem kamionů z důvodu sněhové kalamity v Rakousku, se podařilo vše zkoordinovat tak, že 13 vozů řady Sggrs s celkovou únosností 1 820 tun mohlo již o víkendu vyrazit na svoji první nákladku bram do přístavu u Baltského moře. Celá činnost byla vykonána pracovníky komerčního obvodu při souběhu plnění běžných obchodních případů a bylo nutné tyto práce zvláště pečlivě koordinovat, aby byl uspokojen každý jednotlivý požadavek od všech zákazníků,“ komentuje obchodní případ Tomáš Pilch. Bezchybnou a kvalitní spoluprací ocenili rovněž zástupci společnosti Innofreight.

Text a foto: Michal Roh



Zatímco na ploše vlevo již odpočívají kontejnery XXM, na koleji vpravo probíhají závěrečné práce spojené s montáží klanicových palet.



Montáž nových tabulí na vozy Sggrs zajistili pracovníci firmy Innofreight.

Železnice v Evropě 13. díl (Portugalsko)

S budováním železnice se v Portugalské republice začalo ještě později než ve Španělsku (o 8 let). První trať byla zprovozněna teprve 28. října 1856, kdy propojila Lisabon s Carregado. K prodloužení a zaústění této dráhy do druhého největšího města Porto došlo v roce 1877.

Portugalská železniční síť se rozvíjela odděleně na sever i jih od Lisabonu, kde v propojení bránila ve městě ústící řeka Tajo. Cestující z jihu země tak byli nuceni v samotném městě využít trajektu ze stanice Barreiro. Situace v Lisabonu se změnila až teprve v roce 1999, kdy došlo k dostavbě železničního patra na silničním mostě s názvem 25. dubna (přejezd vlakem 2 278 metrů dlouhého mostu trvá 7 minut).

V počátku portugalské železniční éry byly tratě stavěny o standardním rozchodu 1 435 mm. Během 19. století však došlo k přizpůsobení se španělskému trendu a přešlo se na rozchod široký. V Portugalsku se však rozšířil široký rozchod 1 664 mm (pět portugalských stop), kdežto ve Španělsku mělo 5 stop kastilských o 8 mm více, tj. široký rozchod zde byl 1 672 mm. Tento rozdíl nečinil problémy v interoperabilitě, nicméně v roce 1955 došlo ke sjednocení a definování tzv. „iberského širokého rozchodu“, který představuje kompromisních 1 668 mm a je druhým nejrozšířenějším širokým rozchodem na světě.

Elektrifikace (1 500 V) započala v roce 1926 na příměstské trati z Lisabonu do Cascais, nicméně dalších 30 let trvalo, než byla uskutečněna následující elektrifikace. V roce 1956, přesně po 100 letech od svého zprovoznění byla elektrifikována (25 kV, 50 Hz) trať z Lisabonu do Carregado.

Portugalská železniční síť dosáhla svého maximálního rozsahu v roce 1949, kdy měla délku 3 592 km. V osmdesátých a počátkem devadesátých let 20. století došlo ke zkrácení a uzavírce některých tratí. Délka portugalské železniční sítě je v současnosti 2 562 km (široký iberský rozchod) z čehož je 1 608 km napájených střídavou trakcí 25 kV, 50 Hz a 25 km trakcí stej-

nosměrnou 1,5 kV. Dvukolejných tratí je 563 km a 43 km více kolejných. V zemi se též nachází 188 km neelektrifikovaných úzkorozchodných (1 000 mm) tratí.

Alfa Pendular je název pro vysokorychlostní vlak Pendolino s aktivním naklápěním vozové skříň, který je provozovaný portugalskou státní železniční společností CP. Vysokorychlostní síť kopíruje v podstatě pobřeží republiky od severu z města Braga na jih do města Faro. Celková délka širokorozchodné vysokorychlostní tratě je 624 km a od roku 1999 je na ní provo-



Mezinárodní kontejnerový vlak dopravce Takargo

Foto: Paulo Pires www.railpictures.net

zováno 10 šesti vozových jednotek smontovaných v Portugalsku (dodavatel FIAT Ferroviaria se subdodavatelem ADtranz a Siemens). Vlak dosahuje maximální rychlosti 220 km za hodinu a na celkovém přepravním výkonu v železniční osobní dopravě se podílí 14 procenty. Existovaly i plány na výstavbu vysokorychlostního spojení mezi Lisabonem a Madridem, vyhlášené v únoru 2009 portugalskou vládou, zrušené však v březnu 2012.

Modální podíl železnice, z pohledu celkových přepravených tunokilometrů, se v Portugalsku pohybuje okolo 6,5 %. Ročně je po železnici přepraveno přibližně 10 milionů tun zboží, což představuje 2,661 miliardy tunokilometrů. V osobní dopravě je po železnici ročně přepraveno přibližně 144 milionu cestujících.

Železniční infrastruktura je od 1. června 2015 spravována společností Infraestruturas de Portugal, S.A., kdy nabyl účinnosti zákon, který sloučil Portugalského železničního manažera infrastruktury REFER, EP se silničním správcem Estradas de Portugal S.S. Společnost REFER vznikla jako státní společnost v roce 1997 vyčleněním ze struktury CP, která se stala pouze provozovatelem osobní a nákladní dopravy.

Comboios de Portugal, E.P.E. (CP) v českém doslovném překladu „vlak Portugalska“ jsou v současnosti vý-

Evropskou centrální bankou a Mezinárodním měnovým fondem. Nově tak vlastní v CP Carga 95% podíl společnost MSC Rail a zbylých 5 % bylo nabídnuto zaměstnancům CP Carga. Společnost ročně přepraví 9,3 milionů tun zboží.

Konkurence v železniční dopravě je na Pyrenejském (nebo též Iberském) poloostrově podobná, tak jako ve Španělsku, též v Portugalsku téměř neexistuje.

V železniční osobní dopravě vedle již zmiňovaného dopravce CP působí i společnost Fertagus – jde o prvního soukromého dopravce v Portugalsku. Fertagus zajišťuje příměstskou dopravu v Lisabonu a na 54 kilometrech tratí obsluhuje 14 stanic. Denně je touto společností přepraveno 80 tisíc cestujících, což představuje 29 milionů cestujících ročně.

V železniční nákladní dopravě vedle dopravce CP Carga působí soukromá společnost Takargo Rail, která byla založena v roce 2006. Takargo Rail se zabývá železniční dopravou intermodálních přeprav a hromadných zásilek (suroviny, kovy).

Na železničním nákladním trhu dále od roku 2009 působí společnost Ibercarga Rail – jde o společný podnik výše uvedeného portugalského dopravce Takargo a společnosti COMSA Rail Transport působící ve Španělsku. Předmětem podnikání Ibercarga Rail je přeprava zásilek mezi Španělskem a Portugalskem. Zejména jde o přepravu papírových kotoučů ze španělského závodu v Zaragoze k portugalským zákazníkům. Mezi další přepravy patří recyklovaný papír nebo intermodální zásilky mezi Madridem a Barcelonou.

V kontextu výše uvedeného nepřekvapí, že Portugalsko intenzivně pracuje na modernizaci Jižního mezinárodního koridoru, který je součástí celoevropského Atlantického koridoru a sítě TEN-T. Probihající modernizace a elektrifikace umožní přímější propojení mezi portugalským přístavem Sinés a španělskou sítí.

Michal Vítěz

Ze zahraničí

SLOVENSKO

Prodloužení spolupráce

Zástupci největšího slovenského železničního dopravce ZSSK Cargo a ocelářské společnosti U. S. Steel Košice vyhodnotili dosavadní spolupráci jako kvalitní a přínosnou, a proto se rozhodli pro její pokračování i v letech 2018 – 2020. Z celkového objemu zboží přepraveného v roce 2017 ZSSK Cargo (35,67 mil. tun) činí přepravy pro výše uvedené zákazníka více než jednu třetinu, což znamená 12,45 mil. tun. K vstupním surovinám patří železná ruda, uhlí, šrot a dolomit, expedují se ocelové výrobky a polotovary, struska, koks.

EVROPA – ASIE

Přes 6 200 nákladních vlaků mezi Čínou a Evropou od roku 2011

Nákladní vlaky mezi Čínou a Evropou uskutečnily více než 6 200 jízd od zprovoznění tohoto důležitého obchodního koridoru západovýchod v roce 2011. Mezinárodní železniční síť Hedvábné stezky spojila 35 čínských měst s 34 evropskými destinacemi za posledních šest let, podle Koordinačního výboru projektu „Čína-Evropa“, který spadá pod Čínské železnice (CRC). Od roku 2011 bylo na 57 trasách uskutečněno celkem 6 235 jízd nákladních vlaků. Z nichž se během roku 2017 realizovala téměř polovina – asi 3 200 jízd. Podle vedoucího nákladní dopravy společnosti CRC pana Zhao Jun by v roce 2018 mělo toto číslo dosáhnout 4 000 jízd. „Budeme se zaměřovat na zvýšení efektivity i zisku a snížení podílu jízd s prázdnými vozy.“ Železniční spojení Číny a Evropy je ústředním bodem úspěchu nové Hedvábné stezky, známé také jako iniciativa „Jeden pás, jedna cesta“, která posiluje obchodní vztahy s Evropou, největším obchodním partnerem Číny.

Michal Vítěz
Michal Roh

Výměna Pňovanského mostu v roce 2018

V letošním roce bude na trati Pňovany – Bezručice provedena správcem infrastruktury SŽDC výměna ocelové mostní konstrukce za novou. Důvodem opravy a výměny jsou velmi špatný technický stav mostu a korozi silně napadené ocelové pole příhradové konstrukce.

Celá lokálka, včetně Pňovanského mostu, vznikla na základě zemského zákona o podpoře výstavby drah z roku 1892. První návrh mostu z roku 1894 počítal s vybudováním ocelových pilířů, ale nebyl schválen. Současná podoba mostu vznikla podle druhého návrhu z roku 1897. Most klenoucí se nad údolím řeky Mže byl vystavěn v letech 1899 až 1901. Mostní příhradovou konstrukci dodalo konsorcium Pražská akciová strojírna a Škodovy závody v Plzni. Je snýtována z válcovaných profilů

tvaru L a pásnic. Most se nachází v kilometru 1,3 až 1,51 tratě Pňovany – Bezručice a je 210 metrů dlouhý. Skládá se ze tří kovových polí příhradové konstrukce, z nichž každá je



Pohled na Pňovanský most z břehů přehrady

dlouhá 55 metrů. Váha celé konstrukce je spočítána na 461 144 kg. Z obou břehů vyčnívají z hladiny kamenné opěry a na každém břehu jsou obloukové mostní pilíře. Původně byl



Manipulační vlak Mn 87721 z Cebivi projíždí po Pňovanském mostě.

most 47 metrů nad hladinou, ale po dokončení přehrady Hracholusky stoupla voda přibližně o 10 metrů. V současné době je rychlost vlaků na mostě snížena na 30 km/hod, problémem je i snížená přechodnost A1 (16 t na nápravu) a prostorová průchodnost. Po rekonstrukci bude rychlost vlaků zvýšena na 50 km/hod a tra-

ťová třída zvýšena na A3 (20 t na nápravu). Zvětšena by měla být i prostorová průchodnost tratě.

Společnost ČD Cargo trať využívá pro svoz dřevní kulatiny nepravidelnými manipulačními vlaky z nákladíšť Cebiv a Trpísty.

Text a foto: Libor Lorenc

Vlakem okolo Sommské zátoky

Dnešním putováním nás bude provázet šumění vln Atlantického oceánu a hlasy mnoha druhů ptáků, doplňované zvukem píšťaly parní lokomotivy. Zavítáme do francouzské Pikardie, na pobřeží Sommské zátoky. I přes chladné a poměrně deštivé počasí, které zde panuje, míří do oblasti každoročně tisíce turistů a také sportovců. Na Čecha zde však narazíte spíše výjimečně.

int-Valery, i když tuto cestu se doporučuje absolvovat pouze s průvodcem.

Zvířata okolo nás

Milovníci přírody a zvířat především nemohou vynechat návštěvu Le Hourdel. Nenechte se odradit ani chladným a větrným počasím a vydejte se na místní pobřeží, kde můžete pozorovat skupinky odpočívajících tuleňů. Je dobré mít vlastní dalekohled, ale ani

nitologické rezervace Park du Marquenterre na severním okraji zátoky. Zdejší naučná stezka nabízí seznámení se stěhovavými ptáky z celé Evropy i Afriky, kteří si oblíbili zdejší mírnou zimu.

Turistická železnice

Od února do prosince mohou návštěvníci Sommské zátoky ke svým cestám využít vlaků turistické železnice spojující městečka Le Crotoy, Saint-Valery-sur-Somme a Cayeux-sur-Mer. Ta patřila do sítě regionálních železnic provozovaných Generální společností ekonomických drah SE (La société générale des chemins de fer économiques) založenou 12. února 1880. Zdejší síť tvořilo 329 km lokálek rozdělených do tří zeměpisných skupin:

- skupina přímořských tratí (Noyelles-sur-Mer – Le Crotoy, Noyelles-



Síť přímořských tratí Generální společnosti ekonomických drah (SE)



Malebné uličky městečka Saint-Valery-sur-Somme

Malebná městečka

Plocha ústí řeky Sommy do Lamanšského průlivu zaujímá úctyhodných 72 km². Zátoku lemují tři přístavní městečka – Saint-Valery-sur-Somme na jihu, Le Crotoy na severovýchodě a Le Hourdel na západě. A věřte, všechna stojí za návštěvu nejen kvůli památkám, ale především kvůli jejich atmosféře. Zapomenout nesmíme ani na místní speciality. Přijdou si zde na své jak turisté bažící po poznávání historických památek, stejně jako milovníci přírody nebo techniky. Na ty první čeká v městečku Saint-Valery-sur-Somme řada malebných domků, středověké hradby nebo kostel v opatství. V místním muzeu se také můžete dozvědět mnoho zajímavostí o životě v Pikardii. Městečko si oblíbil například spisovatel Viktor Hugo. Na počest Viléma Dobývatele se v městečku každoročně koná letní středověký festival. Le Crotoy je přístavním městečkem, které si zamiloval Jules Verne. Napsal zde román „Dvacet tisíc mil pod mořem“. Turisté i sportovci využívají zdejší dlouhé písčité pláže. Za odlivu je možné přejít Sommskou zátoku do Sa-

pokud jej nemáte, nevadí. Ve vybraných časech přicházejí na pobřeží místní ochránci přírody, kteří turistům zprostředkovávají nádhernou podívanou. Sommská zátoka je však proslulá také jako ornitologická rezervace.



Pozorování tuleňů na pobřeží v Le Hourdel



Ježíškovský vlak míří do Cayeux-sur-Mer.

Naučná stezka s informacemi o místním ptactvu se nachází například v Maison-de-la-Baie-de-Somme-et-l'oiseau, více času zabere návštěva or-

sur-Mer – Saint-Valery Port, Saint-Valery Ville – Cayeux-sur-Mer, Noyelles-sur-Mer – Forest-l'Abbaye a Abbeville – Dompierre)

- skupina Amiens (Saint-Roch – Beaucamps-le-Vieux – Aumale – Envermeu)
- skupina Albert (Albert – Doullens, Albert – Montdidier, Albert – Ham (Somme) a Offoy – Ercheu)

Na trati Noyelles-sur-Mer – Le Crotoy o rozchodu 1 000 mm a délce 7,5 km byl zahájen provoz v roce 1887. Kromě koncových stanic na ní byly i dvě zastávky pro osobní dopravu. 5,6 km dlouhá normálněrozchodná trať Noyelles-sur-Mer – Saint-Valery Port byla otevřena v roce 1856 Severní železniční společností (La Compagnie du Nord). V roce 1887 byla dokončena splátka s rozchodem 1 000 mm, takže zde jsou čtyři koleje. Trať vede po hrázi, která v roce 1912 nahradila původní dřevěný most o délce 1 367 me-

trů. Sommský kanál překonává po otvíracím kombinovaném silničně-železničním mostě. Ze Saint-Valery bylo v roce 1887 vybudováno další úzkorozchodné prodloužení (11,3 km) do Cayeux-sur-Mer. Tato dráha s dvěma mezilehlými zastávkami a jednou stanicí sloužila zejména pro přepravu oblázků, mušlí a také cukrové řepy do Lanchères-Pendé. 11 km dlouhá úzkorozchodná dráha Noyelles-sur-Mer – Forest-l'Abbaye byla uvedena do provozu v roce 1892 a sloužila zejména k přepravě cukrovky do Lanchères-Pendé. Posledně jmenovaná úzkorozchodná trať Abbeville – Dompierre (31 km) sloužila opět k přepravě řepy a také k obsluze několika průmyslo-

vých podniků (dřezpracující, výroba fosfátů apod.).

Na počátku sedmdesátých let minulého století došlo k zastavení provozu na výše uvedených tratích a zároveň bylo ustaveno sdružení Chemin de fer de la baie de Somme (CFBS), které 4. července 1971 zahájilo provoz výletních vlaků na trati Noyelles-sur-Mer – Le Crotoy a později i na druhé větvi do Cayeux-sur-Mer. Kromě provozu výletních vlaků se sdružení zabývá i obnovou a restaurováním historických vozidel. Cestující mohou téměř celoročně denně využít nabídku parních i motorových vlaků v různých trasách (<http://www.cfbs.eu/fichiers/Dypliant-2018-Le-chemin-de-fer-de-la-Baie-de-Somme-vweb-.pdf>). Tak si nenechte návštěvu této zajímavé oblasti ujít.

Text a foto: Michal Roh

Foto měsíce



Malý Maxík měl neskrývanou radost z čokoládového kalendáře k desátému výročí naší firmy. Tento krátký komentář nám spolu s fotografií zaslal Josef Hevera. Rozhodli jsme se netradiční fotografii vybrat jako foto měsíce a těšíme se, že z Maxíka vyroste nový železničář.



Kombinovaný silničně-železniční most přes Sommský kanál v Saint-Valery-sur-Somme