Cargovák

01
2018

Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Vážené čtenářky, vážení čtenáři, loňský ročník našeho interního magazínu byl zaměřen na 10. výročí vzniku naší společnosti. Před námi se otevírá další rok existence nejen ČD Cargo, ale také Cargováku. Prozatím neplánujeme žádné větší změny jeho grafické podoby, i když i v této oblasti uvítáme jakékoliv podněty.

V letošním roce chystáme zcela nové seriály zaměřené na lokomotivy, jak na ty naše, tak i na zajímavé stroje dopravců, se kterými si vlaky vyměňujeme. Nepravidelně vás budeme informovat o mimořádných událostech týkajících se ČD Cargo, i když společně doufejme, že jich nebude příliš mnoho. I přes mnohdy negativní obsah může být toto čtení velmi poučné. Pokračovat bude i oblíbený seriál o zahraničních železnicích a dojde i na trochu exotičtější evropské země.

Chybět nebudou rozhovory se zajímavými osobnostmi, cestopisy a další pravidelné rubriky. Velmi zajímavý byl seriál představující zájmy a záliby zaměstnanců ČD Cargo. Všechno nasvědčuje tomu, že mezi sebou máme skutečně všestranné kolegyně a kolegy – sportovce, sběratele, hudebníky, kutily... Pokud byste měli nějaký tip, neváhejte nám jej do redakce poslat. Celkově bychom byli rádi, kdybyste se do tvorby interního magazínu aktivně zapojili. Takže neváhejte a napište nám.

Za redakční tým Michal Roh

Snímkem „staročešky" 122.025 bychom čtenáře chtěli upozornit na první díl nového seriálu o lokomotivách ČD Cargo, který najdou uvnitř tohoto čísla. Snímek pořídil Michal Roh ml. v únoru 2013 v zastávce Tatenice. Ani v době pořízení fotografie nebyla zima příliš štědrá na sníh.

OBSAH

03
Výsledek jednání hodnotím jako úspěšný pro všechny
Jednání o podmínkách kolektivní smlouvy byla náročná.

06
Lokomotivy Blue Tiger
Zajímavá vozidla na hraničním přechodu Vojtanov

Čína a Írán představují významný potenciál

Nová hedvábná stezka je v poslední době často skloňovaným tématem v obchodní sféře i v médiích. Jisté je, že přepravy z/na východ, ať už z/do Číny, Ruska nebo jiných zemí představují významný potenciál a obchodní příležitost pro ČD Cargo. Chceme být lídrem těchto přeprav a spolehlivým partnerem našim zákazníkům. Proto od 1. ledna letošního roku rozšířila obchodní tým naší společnosti Mgr. Liliana Krutonog, specialistka na východní přepravy.

Jaké jsou Vaše dosavadní zkušenosti v této oblasti?

I přesto, že působím v dopravě a logistice už od roku 2001, stále je čemu se učit. Pocházím z železničářské rodiny, máma i táta celý svůj profesní život věnovali železniční dopravě a bylo proto logické, že po skončení školy i já nastoupím na dopravní univerzitu. Mám zkušenosti zejména s přepravami do/z východních zemí, aktuálně se však více zaměřuji na čínský trh a na přepravy z Číny do Evropy nebo zpět.

Kde vidíte na východě největší potenciál?

Mgr. Liliana Krutonog

V současné době, s ohledem na trvající sankce vůči Rusku, představuje největší potenciál Čína. Proto je pro nás tak důležitý podpis dohody o projektu One Belt – One Road (dohoda podepsána 37 státy – bližší informace o této dohodě budou publikovány v některém z dalších čísel Cargováku). Dohoda byla podepsána v květnu a první efekt jsem očekávala v závěru loňského roku. Bylo to však mnohem rychlejší – už v červnu a červenci přijely do Evropy nové vlaky, například spoj z Yiwu do Prahy nebo zkušební vlak z Chengdu do Prahy. V obou případech byla dopravcem vlaků po českém území ČD Cargo.

Další potenciál představuje Írán. Díky našim partnerům, kteří se již přepravami do této země zabývají, můžeme i našim zákazníkům nabídnout kvalitní a cenově zajímavou variantu přeprav do Přední Asie. Zde je pro nás klíčová kooperace se společností TransContainer, se kterou máme podepsané memorandum o spolupráci. Dlouhodobě také spolupracujeme s firmami Belintertrans a RTSB GmbH.

Pokračování na str. 2

Čína a Írán představují významný potenciál

Dokončení ze str. 1

Jaké další konkrétní obchodní případy se již podařilo zrealizovat?

Když jsem nastoupila do CD Cargo Poland (dříve Koleje Czeskie), naším hlavním cílem a úkolem od vedení bylo, aby CD Cargo Poland zajíždělo do běloruské pohraniční stanice Brest po rozchodu 1 435 mm na vlastní licenci. Tento úkol byl díky našemu týmu a celému kolektivu CD Cargo Poland úspěšně splněn. Za další velký úspěch považuji podepsání smlouvy mezi CD Cargo Poland a společností UTLC. Ta je třetinově vlastněna Běloruskými, Ruskými a Kazašskými železnicemi a pro skupinu ČD Cargo představuje klíčového partnera. Například u přeprav z Číny hraje Kazachstán větší roli než Rusko, protože je vstupní branou do celého prostoru 1520. Rusko v těchto přepravách využívá pouze svůj tranzitní potenciál. Aktuálně proto připravujeme podepsání stejné dohody i mezi UTLC a ČD Cargo.

Ale vraťme se ke konkrétním přepravám. Za velmi úspěšný počin považuji odeslání historicky prvního vlaku z Budapešti do čínské provincie Changsha (27. listopadu 2017) společně s RCA, RCH a TransContainerem. Zákazníkem je pozitivně hodnocena i podzimní přeprava tří testovacích vlaků se zbožím firmy Volvo z belgického Gentu do Číny. Vlaky jely z Belgie přes Českou republiku a Polsko, jejich dopravu zajistilo ČD Cargo a CD Cargo Poland. Na německém a belgickém úseku zajistil přepravu náš partner Lineas.

Jaké jsou konkrétní úkoly Vašeho týmu?

Úzce spolupracujeme s oddělením intermodální dopravy a logistiky odboru obchodu a rovněž se zákaznickým centrem. Rádi bychom využili boomu na čínském trhu. V této souvislosti chceme našim čínským partnerům nabídnout nejen železniční dopravu, ale i doplňkové služby, jako například skladování zboží v Lovosicích. Z důvodu rekonstrukce kolejišť v Brestu a Małaszewicích stále více klientů poptává přepravu přes Ukrajinu. Proto máme v našem týmu specialistu na překládku v Čopu, Užhorodu nebo v Dobré pri Čiernej nad Tisou. Budeme usilovat o šíření dobrého jména společnosti ČD Cargo v celém prostoru 1520 a v Číně. Díky těsné spolupráci s ČD Logistics a společností ZIH (Zhenzhou International Hub) už se nám to podařilo v provincii Zhenzhou.

připravil: Michal Roh
foto: Michala Bílková

Další lokomotivy Vectron v barvách ČD Cargo

Těsně před Vánoci 2017 byly ve výrobním závodě společnosti Siemens v Mnichově převzaty další lokomotivy Vectron v barvách ČD Cargo. Nesou označení 383.007 a 383.008.

V daný okamžik již měly lokomotivy jízdní povolení v Rakousku a Německu. Následně byly přepraveny na železniční zkušební okruh ve Velimi, který je součástí Výzkumného ústavu železničního. Hned v prvních dnech nového roku pak byly na okruhu a přilehlých tratích provedeny povinné technicko-bezpečnostní jízdní zkoušky. Ty proběhly bez potíží a byly úspěšné. Předání lokomotiv do stavu ČD Cargo je naplánováno, spolu s vystavením příslušných českých průkazů k provozu, do konce ledna 2018.

Barevný design je v případě těchto lokomotiv shodný jako u předchozích lokomotiv. Jak je zvykem, základ tvoří modrý podklad, na který bude doplněn grafický polep „Napříč Evropou“. Dodáním obou lokomotiv se završila opce, kterou ČD Cargo uplatnilo v návaznosti na sjednaný kontrakt se společností Siemens s.r.o. Dosavadní počet šesti lokomotiv Vectron se tak navýší na osm. V brzké době plánuje ČD Cargo vypsat nový tendr na dodávku dalších interoperabilních elektrických a dieselových lokomotiv.

Zdeněk Štěpánek

Převzetí nových lokomotiv v Mnichově **Foto: Siemens**

Vectron 383.007 před TBZ ve stanici Velim **Foto: Jiří Vorel**

Přeprava nových tramvajových pražců do Prahy-Libně

Ve dnech 7. až 11. prosince loňského roku se uskutečnila další přeprava pro pražský dopravní podnik (o zatím poslední přepravě tramvajového vozu č. 8284 z Krnova do Prahy jsme psali v červnovém čísle našeho časopisu), a to nových betonových pražců pro rekonstrukci tramvajové tratě v pražské Kolbenově ulici. Pražce z produkce závodu ŽPSV Uherský Ostroh, byly do cílové stanice Praha-Libeň odeslány ve dvou skupinách po osmi, resp. čtyřech vozech Eas. V cílové stanici byly přistaveny na vykládací kolej v prostoru tzv. Štádleru, kde byly pražce překládány na silniční vozidla, která je přepravovala přímo na staveniště. Přepraveno bylo celkem 650 tun těchto betonových výrobků, čímž bylo **uspořeno 27 jízd kamionů** z jižní Moravy do Prahy po přetížené dálnici D1.

Text a foto: Martin Boháč

Výsledek jednání hodnotím jako úspěšný pro všechny

Podniková kolektivní smlouva (PKS) na rok 2018 byla podepsána již v prosinci loňského roku. O průběhu kolektivního vyjednávání i o vyjednané PKS jsme hovořili s ředitelem odboru lidských zdrojů, Ing. Mojmírem Bakalářem.

Ing. Mojmír Bakalář

Mohl byste nám přiblížit, co vše předchází kolektivnímu vyjednávání?

Představy většiny nezainteresovaných zaměstnanců o přípravě kolektivního vyjednávání jsou trochu odlišné od skutečnosti. Pokusím se celý proces popsat co nejsrozumitelněji, protože v praxi je ještě komplikovanější. Doufám, že čtenáře (snad jimi jsou většinou naši kolegové) neotrávím hned na začátku.

Zaměstnavatel sleduje v období platnosti „staré PKS“ změny zákonů a dalších právních norem, potřebu počtu zaměstnanců, odborné útvary úseku provozu pak technologii, předpoklad vývoje obchodních případů a ekonomové všechna data kumulují do tzv. podnikatelského plánu na kalendářní rok. Z těchto předpokladů se sestavuje i první návrh PKS pro samotné kolektivní vyjednávání, který se znovu posoudí v rovině provozní i pracovně právní. Teprve potom je připraveno znění návrhu PKS, které se předává odborovým organizacím. Zároveň se při předání podepíše dohoda o průběhu kolektivního vyjednávání, která definuje způsob vzájemné komunikace, vedoucí delegací a průběh jednání včetně uchovávání záznamu a zpracování zápisu z jednání. Těmito akty je kolektivní vyjednávání oficiálně zahájeno, ze zákona se tak musí stát nejméně 60 dní před skončením platnosti „staré PKS“.

Odboráři po celý rok shromažďují podněty ze strany svých členů a na jejich základě si připravují strategii pro kolektivní vyjednávání. Po obdržení návrhu PKS od zaměstnavatele pak posoudí znění a zpracují jednotné stanovisko, které předají zaměstnavateli. Ve sjednaných termínech pak probíhají konkrétní jednání, na nichž se postupně (a případně opakovaně) probírají ustanovení PKS a obě smluvní strany se snaží najít shodu na konečném znění. Přitom je nezbytné zároveň brát ohled na kontinuitu s dalšími pasážemi kolektivní smlouvy a platnými interními normami ČD Cargo a právními předpisy. V konečné fázi jednání dochází na podrobné řešení mzdových nároků na straně jedné a možností na té druhé. Obě strany argumentují podle expertních podkladů, predikcí odborných institucí a samozřejmě uplatňují průběžně aktualizovanou strategii právě formou argumentace se snahou dosáhnout co nejlepšího výsledku. Z celého procesu vznikne dokument, podniková kolektivní smlouva, která obvykle platí pro jeden kalendářní rok.

Jak byste zhodnotil průběh vyjednávání o PKS 2018? Bylo složité dosáhnout shody mezi zaměstnavatelem a odborovými centrálami?

Jednání trvala docela dlouho a hlavně byla, i s ohledem na tlak způsobený medializací vládních výdajů na mzdy ve školství a státní správě, místy dost vypjatá. Ve srovnání s těmito „rezorty“ však mzdy ČD Cargo už v roce loňském byly výrazně vyšší a výsledný nominální nárůst mezd v PKS 2018 je zhruba stejný. Celý proces vyjednávání byl náročný a složitý, což odráží skutečnost, že ČD Cargo je společností obchodní a na všechny výdaje si musíme vydělat.

Jaká témata byla pro obě strany nejzásadnější a jak jednání o nich dopadla?

V zásadě pracovní doba a mzdové nároky. V prvním případě se podařilo udržet stávající fond pracovní doby, což sice nese v určitém rozsahu potřebu přesčasové práce, zároveň to však nabízí stabilitu. Mzdové složky se podařilo podle mého názoru optimálně navýšit. Představa, že mzda bude splňovat nároky každého jednotlivce je nereálná. Vždy při otázce na spokojenost se mzdou slyším odpověď, že by to mohlo být lepší nebo dokonce něco ostřejšího. Tím, že jsem hodně let prožil právě v provozu a s mnohými zaměstnanci se znám osobně, mám možnost vaše názory porovnávat podle mne objektivně. Proto výsledek jednání hodnotím jako úspěšný pro všechny. Podrobnější popis hlavních pasáží PKS vám ve svém příspěvku připravila Mgr. Pavla Kreischová.

Na internetu se objevily i negativní komentáře k PKS 2018. Můžete je nějak komentovat?

Ano, některé komentáře jsem si přečetl prakticky ihned po jejich zveřejnění. Většina z nich byla kritická, a to především k sociálním partnerům zaměstnavatele. Proto mi jejich obsah nepřísluší hodnotit. Dovolím si proto jen malý komentář. Občas bych v obecné diskuzi uvítal více pokory k hodnocení jakýkoliv výsledků. Emoce prostě hýbají světem, ale postupem času je přijímáme s větší mírou respektu a dokážeme je posoudit objektivněji. Proto beru zmíněnou diskuzi jako emociální projev, který vždy s nějakou silou provází konkrétní situaci. Tím, že jsem na dráze již sedmatřicátý rok, jsem při porovnávání přesvědčen, že v naší společnosti je nejpřátelštější atmosféra a i pracovní podmínky včetně mezd jsou nejlepší. Mým krédem je dlouhodobě profesionální práce pro zaměstnance a totéž se snaží dělat pro vás i moji spolupracovníci.

Přestože je již za námi většina ledna, chci závěrem našeho rozhovoru poděkovat všem zaměstnancům ČD Cargo za rok minulý a do roku letošního vám přeju hlavně zdraví, kupu radosti a smíchu, osobní i pracovní spokojenosti. Prostě a jednoduše pohodový rok 2018!!!

připravil Michal Roh

Změny v podnikové kolektivní smlouvě ČD Cargo na rok 2018 oproti roku 2017

V oblasti pracovních podmínek došlo k upřesnění textu týkajícího se poskytování odpočinku na lůžku pro zaměstnance ve specifikovaných zaměstnáních (strojvedoucí, strojvedoucí v přípravě, strojvedoucí instruktor, vedoucí posunu, posunovač, vozmistr).

Zajištění stravování zaměstnancům ve všech směnách způsobem uvedeným v bodu 3.2.1 přílohy č. 3 této podnikové kolektivní smlouvy, a to podáváním teplé stravy, kterou zajišťuje lokální dodavatel, tj. zařízení provozující veřejné stravování s podáváním teplé stravy v blízkosti jednotky organizační struktury ČD Cargo, dovozem stravy, hluboce mraženou stravou nebo poukázkami na jídlo v nominální hodnotě 100,– Kč. Bližší podmínky pro zajištění a poskytování stravování jsou uvedeny v příloze č. 3 STRAVOVÁNÍ A NÁHRADY VÝDAJŮ. Současně došlo k dohodě o navýšení sazeb stravného při pracovních cestách na území České republiky pro zaměstnance ve specifikovaných zaměstnáních (strojvedoucí, strojvedoucí instruktor, strojvedoucí v přípravě, vozmistr, posunovač a vedoucí posunu) a referentům kvality, při výkonu práce tak, že jim přísluší za každý kalendářní den pracovní cesty stravné ve výši 84,– Kč, trvá-li pracovní cesta 5 až 12 hodin, 123,– Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 12 hodin, nejvýše však 18 hodin, 191,– Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 18 hodin (bod 3.7.1.2 přílohy č. 3 této podnikové kolektivní smlouvy)

Odměňování zaměstnanců ve společnosti se řídí pravidly stanovenými v příloze č. 2 PKS a IN PERs42-B-2011 – Zásady pro poskytování osobního ohodnocení. Mzdové tarify ve všech stupnicích byly navýšeny o 2 % a k tomu byla přičtena nominální hodnota 800,– Kč. Došlo k navýšení motivační složky pro zaměstnance letmo v rámci osobního ohodnocení na 550,– Kč a ke zvýšení motivační složky pro provozní zaměstnance, kteří při výkonu svých pracovních povinností používají služební auto na příkaz zaměstnavatele, a to na 400,– Kč. Bylo sjednáno navýšení odměny za nepravidelný nástup, a to na 100,– Kč za odpracovanou směnu.

Nově byla zavedena odměna za čerpání náhradního volna za práci přesčas v případě, že zaměstnanec čerpá náhradní volno za práci přesčas v délce minimálně 7 hodin v rámci zúčtovacího období. Výše odměny je pak 8 % z průměrného hodinového výdělku za každou hodinu čerpání náhradního volna. Zvláštní odměna se nově poskytuje i při životním jubileu 60 let. Bližší podmínky pro poskytování této odměny jsou sjednány v článku 4.14.4. přílohy č. 2 PKS.

V rámci kolektivního vyjednávání došlo také k dohodě na úpravě podmínek poskytování benefitu – In karet s aplikací INPLUS.

Podrobné seznámení se všemi změnami bude provedeno v rámci pravidelných školení k Podnikové kolektivní smlouvě ČD Cargo, a.s., na rok 2018.

Školení je určeno pro všechny zaměstnance společnosti.

Pavla Kreischová
Ilustrační foto: ČD Cargo

Termín školení	JOS	zahájení školení	školící místnost včetně techniky
15.01.2018	PJ Praha	9:00	Kulturní místnost Praha Libeň
17.01.2018	PJ+SOKV Ústí nad Labem	9:00	školící místnost SOKV
18.01.2018	SOKV + PJ Ústí nad Labem	9:00	školící místnost SOKV
22.01.2018	PJ + SOKV Ostrava	9:30	školící místnost SOKV
23.01.2018	PJ + SOKV Ostrava	8:30	školící místnost SOKV
24.01.2018	PJ Brno	9:00	školící místnost OKV Břeclav
30.01.2018	PJ Česká Třebová + ŘP Česká Třebová	9:00	kulturní místnost žst. Pardubice hl.n.
31.01.2018	PJ+SOKV České Budějovice	9:00	školící místnost SOKV
01.02.2018	PJ+SOKV České Budějovice	8:30	školící místnost SOKV

Představujeme lokomotivy ČD Cargo (1.)

Lokomotivy řady 122 a 123

Po českých kolejích jistě jezdí lokomotivy výkonnější, hezčí, mezi strojvedoucími oblíbenější a fotografy vyhledávanější. Ale jedno se lokomotivám řad 122 a 123 (původně E 469.2 a E 469.3) nazývaným „staročešky“ nebo „uhelky“ upřít nedá, a to je vysoká spolehlivost, kterou tyto babičky dnešních moderních lokomotiv prokazují i v současné době. Přitom lokomotivy řady 122 v roce 2017 oslavily 50 let provozu.

V šedesátých letech 20. století v bývalém Československu postupovala elektrifikace železničních tratí poměrně vysokým tempem, což přinášelo problémy s nedostatkem elektrických lokomotiv. Proto tehdejší Federální ministerstvo dopravy požadovalo výrobu další modernější série elektrických stejnosměrných lokomotiv. Výsledkem byla série 55 lokomotiv řady 122, všechny lokomotivy byly vyrobeny bez prototypu v roce 1967 a přiděleny do lokomotivního depa Ústí nad Labem. Tam **byly určeny především pro vozbu těžkých uhelných vlaků z hnědouhelné pánve do elektráren.** V prvních letech provozu byly nasazovány i v osobní dopravě na osobních vlacích a rychlících, záhy se ale vrátily ke svému údělu – vozbě těžkých nákladních vlaků.

Pro přepravu hnědého uhlí ze severních Čech byly „staročešky“ vždy klíčové. **Foto: Martin Navrátil**

Řada 123 byla vyrobena v třicetikusové sérii v roce 1971 a dodána do lokomotivního depa Praha. I když žádná lokomotiva nebyla zrušena, přesto jich je dnes pouze 29. Jak je to možné? Na poslední lokomotivě v sérii byly testovány podvozky II. generace a byla vlastně prototypem lokomotiv Škoda II. generace. V roce 1988 byla přeznačena na řadu 124 a je nyní kmenovou lokomotivou na ŽZO v Cerhenicích.

Obě řady těchto čtyřnápravových stejnosměrných lokomotiv typově vycházejí z řady 121. Vzhledově se od ní odlišují zcela novým pojetím skříně, ale z konstrukčního hlediska se změnily méně, než by se dalo podle skříně očekávat. Oproti řadě 121 mají řady 122 a 123 stanoviště strojvedoucího přístupná z obou stran. Skříň je na podvozcích uložena prostřednictvím listových pružnic sekundárního vypružení. Primární vypružení je provedeno listovými pružnicemi, doplněnými vinutými ocelovými pružinami. V každém podvozku jsou pevně uloženy 2 sériové trakční motory. Sběrače proudu jsou dvouramenné koncepce. Lokomotivy jsou vybaveny ruční brzdou, která oproti řadě 121působí jen na jedno dvojkolí přilehlého podvozku, samočinnou tlakovou brzdou systému DAKO DK-GP a přímočinnou brzdou. Použité brzdiče jsou také odlišné – samočinná tlaková brzda lokomotiv řady 122 a 123 je řízena dvěma brzdiči DAKO BS2 a přímočinná brzda je ovládána brzdiči DAKO BP. Brzdový rozvaděč je typu DAKO LTR.

Lokomotiva 123.001 v atypickém nátěru z doby vzniku společnosti **Foto: archiv ČD Cargo**

Regulace výkonu je odporová, rozjezdové odporníky jsou umístěny na střeše lokomotivy. Odporníky jsou zhotoveny z litého železa a nejsou trvale zatížitelné. Vlakový zabezpečovač je typu LS IV a vzhledem ke stáří strojů a nejisté budoucnosti stejnosměrné trakční soustavy se u těchto řad nepočítá s dosazením evropského zabezpečovače ETCS. Lokomotivy byly konstruovány pro jízdu s pomocí mnohočlenného řízení, proto na čelech můžete vidět zásuvky pro kabely. Mnohočlenné řízení ale až na výjimečné případy nebylo nikdy využíváno, a dnes již je na mnoha lokomotivách nefunkční. Oproti stavu z výroby mají lokomotivy ČD Cargo některá vylepšení pro ulehčení služby strojvedoucích. Jsou to hlavně bezpečnostní čelní okna, moderní křesla a odhlučnění mezistěn oddělujících stanoviště strojvedoucího od strojovny.

Jaké jsou vlastně rozdíly mezi řadou 122 a 123? Na první pohled nejsou změny nijak výrazné. V původním nátěru šly od sebe rozeznat podle hliníkové ozdobné lišty na bocích skříně u řady 122, kterou řada 123 postrádá. V korporátním nátěru ČD Cargo je tato lišta zatřena nebo dokonce odstraněna, takže lokomotivy vypadají totožné. Uvnitř je rozdílů více, i když příliš jich také není. Lokomotiva řady 122 má dva pístové kompresory K 1 LOK, zatímco u řady 123 je použit stejný počet kompresorů typu 3 DSK 100. Řada 123 je také vybavena blokem křemíkových diod pro ochranu trakčních motorů při případném zkratu. Ostatní rozdíly jsou spíše kosmetického rázu.

Dnes jsou všechny tyto lokomotivy **dislokovány v SOKV Ústí nad Labem** a můžete je potkat na stejnosměrné trakční soustavě po celé České republice. Přes jejich pokročilé stáří jsou lokomotivy stále obdivuhodnou oporou provozu společnosti ČD Cargo a jejich zastaralost se projevuje spíš v podmínkách, které poskytují strojvedoucím, než ve vozbě vlaků. Až někdy zahlédnete v některé stanici nebo na trati jednu z těchto lokomotiv, uvědomte si, co všechno již ke spokojenosti našich zákazníků odvozila a v nejbližších letech ještě odvozí.

Text: Petr Říha

Stanoviště strojvedoucího řady 122/123 **Foto: Petr Říha**

Lokomotivy 123.015 a 122.016 projíždějí s nákladním vlakem zastávkou Stratov. **Foto: Michal Roh ml.**

Technické údaje	
Výrobce	ŠKODA Plzeň
Tovární značení	57 E 1 [57 E 2]
Rok výroby	1967 [1971]
Vyrobeno ks	55 [30]
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'
Trakční systém	3 kV ss
Délka přes nárazníky	17 210 mm
Služební hmotnost	85 t
Regulace výkonu	odporová
Typ trakčních motorů	6 AL 4846 ZT
Maximální tažná síla	224 kN
Trvalý výkon	2 040 kW
Maximální rychlost	90 km/h

Údaje v hranatých závorkách platí pro řadu 123

Mimořádné události na železnici

V letošním roce bychom chtěli čtenáře nepravidelně informovat o mimořádných událostech, které především výši vzniklé škody nemalou měrou ovlivňují celkový hospodářský výsledek.

Hořící „laminátky“

27. září 2017 v železniční stanici Kutná Hora hlavní nádraží najela dvojice hnacích drážních vozidel 230.061 a 230.057, zapojených v režimu vícenásobného řízení, na vlak Pn 62145.

Lokomotiva 230.057 poškozená požárem v Čáslavi

Strojvedoucí dle svého vyjádření připravil hnací drážní vozidlo 230.057, které v danou chvíli bylo v režimu „slave“ (řízená), k jízdě s „vypnutou brzdou“. Při kontrole si však nevšiml, že brzdič přímočinné brzdy je napůl přibrzděn a následně, bohužel, neprovedl kontrolu odlehlosti brzdových zdrží. Po rozkazu k odjezdu uvedl strojvedoucí vlak do pohybu, kdy řízení vlaku probíhalo z hnacího vozidla 230.061. Před stanicí Čáslav strojvedoucí zpozoroval kouř od řízeného hnacího vozidla 230.057. Okamžitě s vlakem zastavil a při prohlídce řízeného vozidla zjistil zabrzděnou přímočinnou brzdu. Po jejím odbrzdění pokračoval v jízdě. Při průjezdu Čáslaví došlo k vypnutí hlavního vypínače řízeného vozidla a strojvedoucí uviděl vycházející dým z I. stanoviště. Okamžitě požádal o přivolání HZS a po zastavení vlaku se snažil požár uhasit pomocí hasicích přístrojů z hnacího vozidla.

Požár hnací drážní vozidlo 230.057 značně poškodil v oblasti stanoviště strojvedoucí. Komisionální prohlídkou byla vzniklá škoda odhadnuta ve výši 6 595 000,– Kč. Příčinou vzniku MU byly odlétající okuje vznikající dlouhodobým třením brzdových špalíků o jízdní plochy obručí, které zapříčinily vznícení silových kabelů trakčního motoru č. 1.

Odpovědnost za vznik této mimořádné události má strojvedoucí, který nezajistil bezpečnost železniční dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti tím, že nedostatečně zkontroloval odléhání brzdových zdrží, čím porušil ustanovení článku 3.11.6 interní normy PTs10-B-2011 „Lokomotivní čety“.

O necelé dva měsíce později, 19. listopadu 2017, došlo k mimořádné události, která výše uvedenou kopíruje prakticky do puntíku, jen s tím rozdílem, že k zastavení vlaku došlo až v traťovém úseku mezi stanicemi Čáslav a Golčův Jeníkov. Tentokrát došlo k požáru na hnacím drážním vozidle 230.072 (opět řazeno jako řízené = „slave“) a postiženo bylo stanoviště strojvedoucího směrem k soupravě vlaku. Z dostupné fotodokumentace je zřejmé, že došlo ještě k výraznějšímu poškození stanoviště hnacího drážního vozidla, než v prvním případě. Odhadovaná finanční částka potřebná pro zprovoznění poškozeného hnacího drážního vozidla převyšuje 10 milionů Kč. Uvedená mimořádná událost není ještě oficiálně uzavřena, její uzavření se očekává v nejbližších dnech. Podle dostupných informací je příčina vzniku stejná jako v předchozím případě.

Dva velmi podobné případy v relativně krátké době za sebou, kdy způsobená škoda se pohybuje v řádu milionů Kč, jsou přinejmenším na zamyšlenou a svědčí o tom, že nesplnění všech předepsaných pracovních povinností ze strany našich zaměstnanců může mít velké následky pro celou společnost.

Škoda způsobená požárem lokomotivy 230.072 mezi Čáslaví a Golčovým Jeníkovem je značná.

Najetí na konec vlaku

Další mimořádná událost, která rozhodně stojí za zmínku, se stala 3. listopadu 2017, kdy vlak Pn 53973, jedoucí ze stanice Lysá nad Labem do Kostomlat nad Labem, najel na konec vlaku Pn 66021, který se rozjížděl po zastavení u vjezdového návěstidla stanice Kostomlaty nad Labem. Vlak Pn 53973 sestavený z prázdných „autovozů“ o celkové hmotnosti 699 tun zastavil u posledního oddílového návěstidla autobloku před Kostomlaty nad Labem s návěstí „Stůj“. Po stání cca 4 minuty byl vlak strojvedoucím uveden do pohybu, vjel do obsazeného úseku vlakem Pn 66021 (došlo k zhasnutí červeného světla na návěstním opakovači na stanovišti strojvedoucího) a v čase 23:55 hod je registrován „odskok“ pisátek registračního rychloměru svědčící o tom, že při rychlosti cca 27 km/hod došlo k najetí na poslední vozidlo vlaku Pn 66021, který se začal rozjíždět od vjezdového návěstidla stanice Kostomlaty nad Labem a jeho rychlost v době srážky činila cca 12 km/hod. Vlivem nárazu došlo k vykolejení jednoho vozidla vlaku Pn 53973. Strojvedoucí vlaku Pn 66091 náraz do posledního vozidla „svého“ vlaku nezaregistroval a pokračoval v další jízdě až do stanice Kutná Hora hlavní nádraží. Jednalo se o ucelený vlak uhlí o hmotnosti 2 438 tun.

Odstraňování následků najetí na konec vlaku u Kostomlat nad Labem

Naštěstí nedošlo k újmě na zdraví ani u jednoho ze strojvedoucích a jen shodou okolností nedošlo k vykolejení posledního vozidla vlaku Pn 66091 a k výraznému poškození zařízení provozovatele dráhy, případně jiným závažnějším následkům. Celková vzniklá škoda byla na drážních vozidlech odhadnuta ve výši 1 milion Kč, ale lze očekávat její výrazné navýšení.

Z popisovaných skutečností je zřejmé, že strojvedoucí vlaku Pn 53973 nedodržel při jízdě kolem návěsti „Stůj“ oddílového návěstidla autobloku podmínky jízdy podle rozhledových poměrů. Uvedenou mimořádnou událost šetří také státní orgány, včetně Drážní inspekce. Předmětem samotného šetření budou nejen všechny okolnosti a příčiny vzniku, ale také i nedostatky a hlavně prodleva v plnění ohlašovací povinnosti této mimořádné události na příslušné ohlašovací pracoviště ze strany strojvedoucího.

Celá tato mimořádná událost, tak jako prakticky všechny, nedělá dobré jméno naší společnosti a lze důvodně předpokládat rozsáhlé sankce ze strany státních orgánů vůči ČD Cargo, a.s. Je tedy na místě apelovat na všechny naše zaměstnance, aby důsledným plněním všech svých pracovních povinností zajistili bezpečné provozování drážní dopravy a tím předcházeli podobným případům, jaké jsou uvedeny v tomto článku.

Jan Hnilica
Foto: Archiv ČD Cargo

Odbor lidských zdrojů jednal s kolegy ze slovenského Carga

Po více než roce jsme se ve dnech 13. – 15. listopadu 2017 sešli s kolegy odboru lidských zdrojů Železniční společnosti Cargo Slovakia, a.s., v Kutné Hoře.

Jednání za naši společnost vedl ředitel odboru lidských zdrojů Ing. Mojmír Bakalář, který byl iniciátorem a organizátorem setkání. Za O10 ČD Cargo se dále zúčastnili: Ing. Aleš Ester, Ing. Jiří Koukol, Bc. Josef Kreische, vedoucí personálního oddělení Bc. Věra Drncová s vedoucí skupiny personální administrace Ing. Janou Grézlovou, vedoucí oddělení sociálního a mzdového Mgr. Pavla Kreischová, vedoucí oddělení personálního rozvoje Ing. Hana Kawiková a dále specialisté tohoto oddělení Ing. Rudolf Plochý a Ľuboš Svetkovský a vedoucí oddělení BOZP Ing. Jan Průžek. Delegaci slovenského Carga vedl ředitel odboru lidských zdrojů Mgr. Imrich Sloboda a dále se jednání zúčastnili: JUDr. Valérie Tibenská, vedoucí oddělení sociálnej a zdravotnej starostlivosti, PhDr. Erika Doubková, vedoucí oddělení personálnych služieb, Helena Horniaková, vedoucí oddělení mzdového centra, Milan Svorenčík, vedoucí oddělení rozvoja ľudských zdrojov a personálneho controllingu.

Při prvním setkání nás slovenští kolegové seznámili nejen s organizační strukturou společnosti, odboru lidských zdrojů, ale i s činnostmi, které jsou v rámci tohoto odboru jednotlivými odděleními zajišťovány. Poté byla řada na nás. Ředitel odboru Ing. Bakalář představil naši společnost a její organizační strukturu, a následně jednotliví vedoucí oddělení představili svá oddělení a činnosti, které zajišťují, včetně praktických ukázek postupů v personálním a mzdovém IS EGJE. Slovenští kolegové ocenili naši snahu o přiblížení nastavených procesů jednotlivých agend v rámci oddělení, ale i provázanost a uživatelsky dobře nastavené postupy v informačním systému IS EGJE, který prezentoval Ing. Aleš Ester.

V neoficiální části jednání absolvovali naši hosté prohlídku královského města a chrámu sv. Barbory s průvodcem, ze které přišli velmi nadšeni. Jak už bývá zvykem, pracovali jsme i večer, kdy se většinou v menších skupinkách konzultují a porovnávají činnosti ze společných pracovních oblastí a také jsme si vyměnili své zkušenosti a poznatky. Získali jsme opět mnoho informací z oblasti pracovních míst, personální administrace, zaměstnaneckých benefitů, bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, vzdělávání, pracovnělékařských služeb, náboru a výcviku strojvedoucích, a také z oblasti kolektivního vyjednávání nebo informace ke komunikační matici mezi zaměstnavatelem a odborovými partnery.

Společné jednání bylo vedeno ve velmi přátelské a příjemné atmosféře a tak nám čas velmi rychle utekl. V závěru jsme zkonstatovali, že by bylo stále co probírat a tak se příště těšíme na shledanou na Slovensku!

Text a foto: Věra Drncová

Přeprava přistávacích radarů RP-5GN z Kostěnic do Seredě

Vlaky ČD Cargo je přepravována pestrá škála zboží, od hromadných substrátů po spotřební zboží, od kapalných paliv po nové automobily.

Ale přeci jen, s některými komoditami se v našich vlacích – ale dost možná i ve vlacích jiných dopravců u nás i v blízké a daleké cizině – setkáme opravdu jen velmi výjimečně. Mezi takové náklady určitě patří demontované komponenty k letištním radarům, jejichž zásilku převezlo ČD Cargo na přelomu prvního a druhého lednového týdne z Pardubicka na Slovensko.

Naložené komponenty radaru v železničním voze

Konkrétně se jednalo o součásti letištních přistávacích radarů typu RP-5G (radar přistávací 5. generace), vyráběný někdejší Teslou Pardubice na přelomu osmdesátých a devadesátých let 20. století. Tyto radary, určené pro civilní letiště, slouží k bezpečnému navádění letadel různých velikostí na přistání, a to pochopitelně především ve ztížených atmosférických podmínkách. Radary byly dodávány československým i zahraničním letištím, a po krachu pardubické Tesly počátkem devadesátých let zbylo v jejích skladech ještě několik celých sestav, které již své zákazníky nenašly.

Radar sestává ze čtyř základních částí, anténní jednotky, isotermického přepravníku s elektronikou radaru, technického sálu a dispečerského pracoviště a některé jeho základní parametry jsou: kmitočtové pásmo I (9 250 MHz až 9 450 MHz), pulsní výkon min. 2 × 150 kW, dosah (při hustotě deště 10 mm/h) 20 km a příkon 18 kW. Funkcí přistávacího radaru je zjišťování cílů, tj. letadel, pozemních objektů a meteorologických útvarů, zobrazování zjištěných informací na pracovních monitorech operátorů stanovišť a přenos radarových informací na odloučená pracoviště řízení letového provozu (ŘLP). Radar má význam zvláště v situacích, kdy má pilot omezený výhled (kvůli mlze, dešti, apod.). V takovéto situaci musí radar poskytnout pracovníkovi řídícímu přiblížení co nejkvalitnější zobrazení a současně i vyhodnocení rychlosti letounu, odchylek od sestupné dráhy, resp. kurzu, vzdálenosti od letadla, které se na sestupné ose objeví dříve apod.

Výrobce Tesla Pardubice, jehož historie sahá až do let po první světové válce, neboť již v roce 1919 v Pardubicích vznikla firma Telegrafia, vyráběl radarovou techniku od poloviny šedesátých let, kdy byl rozšířen jeho původně civilní program výroby rozhlasových přijímačů, magnetofonů a televizorů. Prototyp prvního pardubického radaru byl vyvíjen Ústavem pro výzkum radiotechniky v Opočínku-Kokešově, který říjnu 1962 vyrobil svou první letištní zabezpečovací soustavu. Tou bylo do konce téhož roku vybaveno jedno dnes neznámé československé letiště, jehož jméno se nedochovalo z důvodů tehdy „nezbytného“ utajování. Poté byla zahájena sériová výroba včetně prezentace na mezinárodním aerosalónu v Paříži v červnu 1967. Následovala sériová výroba a dodávky radarů různých typů a několika generací, především samozřejmě do spřátelených socialistických států, a to i v exotičtějších částech světa v Asii a Africe, a to až do počátku devadesátých let. Po společenských změnách v roce 1989 byl tehdejší státní podnik 1. července 1993 privatizován a stal se majetkem společnosti HTT (High Technology Transfer) s.r.o. Privatizace ovšem nebyla příliš úspěšná, a po několika letech firma zkrachovala. V roce 1997 ale vznikla v Pardubicích firma T-CZ, která na výrobní program i historii Tesly navázala (jak ostatně napovídá i písmo „T“ v jejím názvu).

Překládka komponent z kamionu do železničního vozu

Jako pozůstatek finále historie Tesly v devadesátých letech zbylo několik neprodaných radarů posledního typu RP-5G, uskladněných až do dnešní doby v Dašicích. Po různých peripetiích bylo jejich současným majitelem rozhodnuto jejich použitelné a opravitelné části dovézt do slovenské Seredě, kde by z nich mělo být sestaveno několik funkčních radarů, které by měly být prodány především na asijská civilní letiště.

Pro přepravu radarových komponent byla zvolena železnice s nakládkou v nedalekých Kostěnicích, kam byly převáženy kamiony s překládkou autojeřábem. Pro železniční část přepravy bylo použito deset dvojdílných krytých vozů Himrrs, které po nakládce v Kostěnicích, která probíhala ve dnech 4. – 8. ledna, odjely do Seredě jako ucelený vlak. Kompletní přepravu včetně nakládky, manipulační techniky a silniční přepravy ze skladu na nakládací rampu zajistila spediční firma Carbosped.

Text a foto: Martin Boháč

Zajímavé lokomotivy spolupracujících dopravců na vlacích ČD Cargo (1.)

V posledních letech, s postupující liberalizací nákladní železniční dopravy, se na evropských kolejích objevuje v čele nákladních vlaků řada unikátních hnacích vozidel.

Mnohdy jde o stroje, vyráběné jen v malých sériích, nebo dokonce o vozidla historická, která dnes spíše než v pravidelném provozu nalezneme v muzejních sbírkách. A jelikož ČD Cargo spolupracuje s řadou státních i privátních dopravců ze všech okolních zemí, vyskytnou se občas na vlacích předávaných nebo přebíraných naší společností na zahraničních úsecích lokomotivy, které stojí za pozornost.

Například loni v listopadu, během výluk na hraničním přechodu Děčín – – Bad Schandau, kdy byla část vlaků odkloněna na hraniční přechod Vojtanov – Bad Brambach, se do čela vlaků dopravce Captrain, které byly v Chebu předávány a přebírány od ČD Cargo, dostala motorová lokomotiva známá pod názvem Modrý tygr (Blue Tiger). Pro lokomotivy tohoto typu to byla na českých kolejích za jejich více než dvacetiletou historie jedna z prvních návštěv, pravděpodobně teprve druhá; na stejné výkony byly prokazatelně nasazeny při obdobných odklonech v listopadu roku 2016, a je otázkou, zda i někdy dříve. Pojďme se proto na tyto velice zajímavé a v evropském kontextu velmi unikátní stroje vpravdě exotického vzhledu podívat podrobněji.

Modrý tygr (označení DE-AC33C) je výkonná šestinápravová dieselelektrická lokomotiva stavěná na přelomu 20. a 21. století zpočátku německou firmou ADtranz a posléze Bombardier ve spolupráci s americkou General Electric. Název celému typu dalo barevné provedení prototypu s modrými kabinami, stříbrnou střední částí s bočním ochozem a zobrazením modrého tygra ve skoku za kořistí. Celé provedení lokomotivy včetně zobrazení divoké šelmy napovídá, že lokomotiva byla původně konstruována pro indonéské železnice, kam ale nebyla nikdy dodána. Prototyp lokomotivy o výkonu 2 500 kW (3 400 koňských sil, u německých sériových strojů je udáváno 3 300 ks) a nápravovém tlaku 21 tun (původně bylo uvažováno jen 18 tun kvůli lepší přechodnosti) byl představen v roce 1996. General Electric dodal naftový motor – v základním provedení dvanáctiválcový – a zařízení elektrického přenosu výkonu v tehdy moderním provedení s měniči na bázi IGBT tranzistorů pohánějících střídavé trakční motory; zbytek lokomotivy postavil ADtranz v Kasselu.

Lokomotivy tohoto typu nakonec nezaznamenaly očekávaný obchodní úspěch a byly v letech 1996 až 2004 v počtu 61 kusů postaveny pro dopravce v pouhých třech zemích na dvou kontinentech, a to navíc v každé zemi pro jiný rozchod. První a nejpočetnější série byla vyrobena pro Pákistánské železnice (Pakistan Railways, PR) pro tzv. indický rozchod 1 676 mm koncem devadesátých let. První lokomotiva byla do služby v Pákistánu zařazena v září 1996 a brzy jí následovalo dalších devět strojů kompletně vyrobených v Německu. Dalších dvacet strojů pak bylo z Evropy dovezených dílů postaveno v lokomotivce Pákistánských železnic v Risalpuru. Pákistánské Modré tygry se od zbylých odlišují ve dvou výraznějších věcech: jsou vystrojeny šestnáctiválcovým naftovým motorem a mají kabinu strojvedoucího jen na jednom čele. Označeny jsou čísly 6001 – 6030. Druhá asijská zakázka putovala ještě dále, až do Malajsie. Sem bylo v letech 2003 – 2004 dodáno dvacet lokomotiv pro rozchod 1 000 mm řady 26, označených čísly 26101 – 26120. Následně bylo v roce 2005 pořízeno dvacet lokomotiv čínské produkce řady 29, které Modré tygry vzhledově velmi nápadně připomínají, nicméně parametry a spolehlivostí se jim nevyrovnají.

Lokomotiva Captrain 250.007-2 s vlakem Nex 56734, v úseku Františkovy Lázně – Žírovice-Seníky (18. listopadu 2017) **Foto: Ladislav Fric**

V Evropě, a tedy na normálním rozchodu, jsou tyto lokomotivy provozovány jen v Německu, a to dnes u dvou dopravců: CapTrain a Havelländische Eisenbahnen AG (HVLE). Původní představou firmy ADtranz a později Bombardier, který ADtranz v roce 2002 převzal, bylo vytvořit velký lokpool motorových lokomotiv, pronajímaných menším privátním dopravcům. Prototypová lokomotiva, označená německou řadou 250.001, byla do tohoto lokpoolu vložena již v roce 1996. V letech 2002 – 2004 dokončil Bombardier desetikusovou sérii lokomotiv 250.002 – 011 (lokomotivy jsou podle výkonu v koňských silách někdy označovány také jako řada V 330, resp. 3300), započatou ještě ADtranzem a celou ji vložil do lokpoolu. Nájemcem hned osmi kusů měla být firma Karsdorfer Eisenbahngesellschaft mbH (KEG), která ale ještě před převzetím lokomotiv zkrachovala. Všech jedenáct lokomotiv tak mělo v těch dobách poměrně zajímavé osudy a bylo postupně pronajímáno opravdu velké řadě velkých i menších firem, mezi něž patřily i DB nebo TX Logistik, dnes patřící do italské státní skupiny Mercitalia. Situace se stabilizovala kolem let 2004 a 2005, kdy bylo pět strojů (včetně prototypu) prodáno firmě Osthannoversche Eisenbahnen, OHE, (250.001, 003, 005, 008 a 009), čtyři HVLE (250.002, 004, 010 a 011) a dva ITL (250.006 a 007). Firma OHE ale svou celou flotilu Modrých tygrů během let 2006 až 2016 prodala taktéž HVLE, takže tato firma dnes provozuje devět těchto strojů. A po ovládnutí posledně jmenované francouzskou skupinou Captrain se stroje 006 a 007 dostaly do jejího parku, což je zatím poslední změna majitele Modrých tygrů.

Vzhledem k tomu, že s ČD Cargo (a pravděpodobně ani jinými českými dopravci) jiný provozovatel Modrých tygrů než Captrain pravidelně nespolupracuje, je možnost vidět tuto lokomotivu poblíž našich hranic nebo dokonce na území naší republiky opravdu výjimečná. Při pravidelném provozu na hraničním přechodu Bad Schandau – Děčín přichází v úvahu jejich jízda maximálně do Bad Schandau a na koleje SŽDC se může dostat jen v mimořádných případech vozby vlaků přes hraniční přechod vedoucí do stanice Cheb. Tak tomu bylo během výše zmíněných odklonů přes Vojtanov v listopadu 2017 a 2016, kdy byly některé vlaky dopravce ITL vedeny těmito lokomotivami.

Martin Boháč

Železnice v Evropě 12. díl (Španělsko)

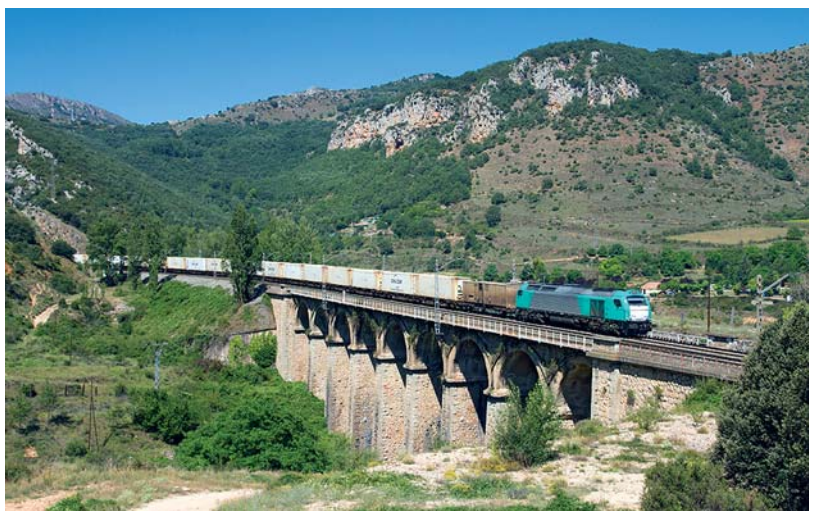
S budováním železnice se ve Španělském království, jak se tato země oficiálně jmenuje, začalo poněkud později. Hlavní příčinou byla hornatost reliéfu Pyrenejského poloostrova, který Španělsko pokrývá z 84 % a průměrná nadmořská výška jež je zde 650 m n. m.

První trať propojila Barcelonu s Mataró v roce 1848. Z pohledu Španělského království se však nejednalo o první trať na jejím území, jelikož tou dobou již fungovala železniční dopravě na Kubě, která této koloniální mocnosti tehdy patřila. Hlavní město Madrid se dočkalo železnice v roce 1851 tratí vyústěnou do Aranjuez. Hranice sousedních států dosáhla dráha v roce 1863 (Portugalsko) a 1864 (Francie). První elektrifikovanou tratí byl v roce 1900 zprovozněný úsek La Poveda-Madrid. Je důležité zmínit, že se ve Španělsku rozšířily 4 různé rozchody kolejí, přičemž ten nejrozšířenější je „iberský široký rozchod“ 1 668 mm k jehož definování došlo až v roce 1955, kdy se Španělsko a Portugalsko dohodly na sjednocení svých doposud lehce (o 8 mm) rozdílných rozchodů. Druhým nejčastěji se vyskytujícím rozchodem je pro nás normální rozchod následovaný dvěma úzkorozchodnými (1 000 mm a 914 mm). Španělská státní železniční společnost (RENFE) byla založena v roce 1941, kdy Frankův režim zestátnil širokorozchodnou síť. Úzkorozchodná síť pak byla zestátněna v 50. letech 20. století, kdy byla později seskupena do společnosti FEVE (Španělské úzkorozchodné železnice). První vysokorychlostní trať (300 km/h) byla zprovozněna v roce 1992 mezi městy Madrid – Seville čímž se zahájila etapa budování vysokorychlostní celostátní sítě (AVE) s normálním rozchodem. K významným mezníkům AVE patří propojení Madridu s Barcelonou v roce 2008. K oddělení řízení, údržby a budování železniční infrastruktury od provozování drážní dopravy došlo k 1. lednu 2005, kdy bylo RENFE rozděleno na společnost ADIF (Španělská správa železniční infrastruktury) a Renfe-Operadora.

Celková délka španělské železniční sítě je v současnosti 16 000 km, přičemž 10 000 km tratí je elektrifikovaných. Široký rozchod je zastoupen přibližně 10 700 km, standardní rozchod 3 100 km a úzkorozchodný (1 000 mm) 1 900 km. Napájecí soustava je stejnosměrná 3 kV s výjimkou vysokorychlostních tratí, kde je napájení 25 kV, 50 Hz. Nejdelší tunel na síti je Guadarrama a má délku 28,4 km. V prosinci 2013 bylo zprovozněno vysokorychlostní propojení s Francií tratí mezi Perpignan – Barcelona, kde se nachází tunel Perthus s délkou 8,3 km.

Modální podíl železnice, z pohledu celkových přepravených tunokilometrů se ve Španělsku pohybuje okolo 5 %. Roční přepravní výkon je přibližně 11,1 miliardy tunokilometrů.

Renfe Operadora je státní subjekt, který provozuje osobní i nákladní dopravu za pomoci čtyř společností. Osobní doprava je v gesci Renfe Viajeros, která v roce 2015 přepravila 465,2 milionu cestujících. Nákladní dopravu má na starost Renfe Mercancías, která ročně přepraví přibližně 21 milionu tun zboží. Zbývající dvě společnosti jsou orientovány na vozový park – Renfe Mantenimiento na údržbu vozidel a Renfe Alquiler na prodej a leasing. Renfe Operadora zaměstnává 14 200 pracovníků a sídlí v Madridu.



Nákladní vlak přepravující chlazené ovoce a zeleninu z Murcie do přístavu Bilbao. **Foto: Marcos Maté, www.railpictures.net**

Kontejnerový vlak vedený zajímavým strojem řady 251 dopravce Renfe u stanice Delika **Foto: Marcos Maté, www.railpictures.net**

Renfe Mercancías, S.A., v roce 2015 přepravila 20,9 milionu tun, což představuje 7 080 miliardy tunokilometrů zboží. Hospodářský výsledek před zdaněním ve zmiňovaném roce dosáhl ztráty 9,28 milionu eur. Renfe Mercancías má 16 dceřiných společností. Mezi nejvýznamnější patří Logirail (Renfe vlastní 100 %), Pecovasa Renfe Mercancías (60 %) a Transfesa (23 %). Logirail se snaží nabízet flexibilní logistická řešení, Pecovasa Renfe Mercancías a Transfesa se specializují na automotive s tím, že v obou posledně jmenovaných společnostech má podíl i DB.

Konkurence ve španělské železniční nákladní dopravě téměř neexistuje. Stav, kdy dva významní evropští dopravci diskriminovali jiné dopravce a vzájemně se zvýhodňovali, vyústil až do pokuty udělené Národní komisí pro trhy a hospodářskou soutěž (CNMC), která v březnu 2017 udělila pokutu ve výši 75,5 milionů eur. Renfe Operadora a Renfe Mercancías dostaly pokutu ve výši 65 milionů eur, zatímco 8 společností spadajících primárně pod Skupinu DB (Transfesa, Transfesa Rail, PIF, Hispanauto, Semat, DHIB, DB ML a DB SR Deutschland) byly pokutovány zbylou částkou tj. 10,5 milionů eur. Na základě této pokuty uzavřela Renfe Mercancías v prosinci 2017 smlouvu s poradenskou firmou Grant Thornton, která bude řídit prodej jejího zbylého podílu ve společnostech Transfesa a Semat. Oficiálním důvodem prodeje dceřiných společností Renfe Mercancías je snaha o získání prostředků na pokrytí ztráty vyvolané pokutou. V rámci těchto ozdravných kroků se uvažuje též o prodeji vozového parku a snižování počtu zaměstnanců, které již započalo v září 2017 redukcí 300 pracovních míst.

Mezi nákladní dopravce patří i následující tři společnosti. ARS (Acciona Rail Services) zajišťuje přepravy uhlí z Gijón – přístavu Atlantského oceánu do vnitrozemské tepelné elektrárny v La Robla (provinice León). Společnost COMSA (COMSA Rail Transport) působí ve Španělsku i Portugalsku a přepravuje všechny důležité komodity. Na komerčním trhu působí od roku 2008, kdy rozšířila svoji aktivitu ze společnosti zaměřené na údržbu a výstavbu tratí. Obdobně vznikla i společnost CR (Continental Rail), kdy v roce 2007 začala provozovat první pravidelný intermodální spoj mezi Valencií a Madridem.

Ostatní dopravci kromě výše jmenovaných existují převážně na úzkorozchodných tatích, kde se dělí podle geografické působnosti a orientují zejména na osobní dopravu. EuskoTren provozuje dopravu v Baskicku na 181 km úzkorozchodné trati (1 000 mm, 176 km elektrifikováno 1 500 V) a 5,8 km normální trati (elektrifikováno 750 V). V Katalánsku působí FGC, která provozuje vlaky na 140 km tratí úzkorozchodných (1 000 mm, elektrifikováno 1 500 V), 42 km standardního rozchodu a 89 km iberského rozchodu. FGC dále provozuje dvě ozubnicové železnice a čtyři lanovky. Ve Valencii působí společnost FGV, která zde provozuje 146 km úzkorozchodných tratí (1 000 mm) z nichž 72 km je elektrifikovaných (1 500 V) a 24 km (750 V).

Zajímavostí je, že na španělském ostrově Mallorca působí hned dvě železniční společnosti. FS (Ferrocarril de Soller) provozuje turistické vlaky z Palmy do 28 km vzdáleného pobřežního města Soller. Trať je úzkorozchodná (914 mm) a od roku 2003 elektrifikovaná (1 200 V). SFM (Serveis Ferroviaris de Mallorca) provozuje osobní vlaky též z Palmy, ale do vnitrozemského města Inca a dále do Sa Pobla nebo Manacor. Železniční síť SFM o rozchodu 1 000 mm je dlouhá 77 km, přičemž 33 km je elektrifikovaných (1 500 V).

Michal Vítěz

Ze zahraničí

NĚMECKO

40 nových lokomotiv pro TX Logistik

Společnost TX Logistik se sídlem v Německu uzavřela smlouvu s firmou Bombardier na dodávku 40 lokomotiv TRAXX MS3. Dodávka lokomotiv bude zahájena v létě roku 2019. Součástí smlouvy je i 15letá dohoda o preventivní a průběžné údržbě vozového parku, která zajistí, že společnost TX Logistik, která je 100 % vlastněna italskou skupinou Ferrovie dello Stato, získá vysokou spolehlivost a připravenost lokomotiv. Smlouva také poskytuje možnost koupě až 25 dalších lokomotiv. Lokomotivy TRAXX MS3 budou od počátku homologovány pro provoz na hlavních operačních tratích, konkrétně na německo-italském koridoru, ale také na švýcarských sítích. Tím se TX Logistik podaří zajistit si vysokou provozní flexibilitu v celé Evropě. Inovativní lokomotivy umožňují nabídnout zákazníkům efektivní řešení přeshraniční dopravy při optimalizaci nákladů.

SLOVENSKO

Kontejnerový terminál v Tepličce

Vláda Slovenské republiky schválila 15. listopadu 2017 návrh ministra dopravy na vypsání soutěže na pronájem terminálu intermodální přepravy u Žiliny. Překladiště přitom bylo dokončeno už před dvěma lety a stálo bezmála 18 mil. eur. Z této sumy pokryla cca 13 mil. eur Evropská unie. Stát v minulosti uvažoval vybudovat ještě další terminály u Bratislavy, Košic a Leopoldova. Tento plán však napadla společnost Metrans, která provozuje vlastní překladiště v Dunajské Strede a Košicích. V roce 2011 se obrátila na Evropskou komisi se stížností na tento plán, s tím, že výstavba čtyř veřejných terminálů na Slovensku je zbytečná a může vést k narušení hospodářské soutěže. Komise argumenty Metransu uznala a Slovensku nařídila výstavbu překladišť zastavit. Povolila pouze dostavbu žilinského terminálu. Koncesní smlouva s úspěšným uchazečem má být podepsána na období 30 let.

Michal Vítěz, Michal Roh

Evropská komise zahájila hloubkové vyšetřování podpory CFR Marfa

18. prosince 2017 zveřejnila Evropská komise informaci o zahájení hloubkového šetření, jehož cílem je posoudit, zda zrušení dluhu ze strany rumunského státu ve prospěch nákladního dopravce CFR Marfa a neschopnost inkasovat dluhy od společnosti jí neposkytly neoprávněnou výhodu v rozporu s pravidly Evropské unie pro státní podporu.

CFR Marfa je tradičním plně státním poskytovatelem služeb železniční nákladní dopravy v Rumunsku. Společnost se již řadu let potýká s ekonomickými potížemi. Má vysokou míru zadlužení, zejména vůči vnitrostátním agenturám sociálního zabezpečení a daňové správě, jakož i vůči rumunskému manažerovi infrastruktury CFR (také plně státní podnik). Na rozdíl od osobní železniční dopravy je trh nákladní železniční dopravy v Rumunsku vysoce konkurenceschopný s řadou soukromých provozovatelů, z nichž někteří získali značný podíl na trhu po jeho liberalizaci v roce 2007. V březnu 2017 podala Asociace rumunských soukromých železničních nákladních dopravců formální stížnost, že CFR Marfa obdržela státní podporu v rozporu s pravidly Evropské unie. Šetření komise se bude zabývat několika opatřeními

RUMUNSKO

státní podpory ve prospěch společnosti CFR Marfa týkajících se výměny dluhu za kapitál ve výši 1 669 milionů RON (přibližně 360 milionů eur) v roce 2013. A dále neschopnosti minimálně od roku 2010 výběru dluhů na sociálním zabezpečení, neplacení daní ze strany CFR Marfa a dluhů vůči CFR. Za státní zásah do společnosti ve smyslu pravidel Evropské unie se nepovažuje, pokud se státní intervence provádí za podmínek, které by soukromý investor přijal. Komise nyní posoudí, zda tomu tak je u věřitelů z řad veřejného sektoru, nebo zda naopak státní intervence poskytla CFR Marfa selektivní hospodářskou výhodu oproti jejím konkurentům a představuje tudíž státní podporu. Pokud komise dojde k závěru, že CFR Marfa obdržela státní podporu, bude poté posuzovat, zda by mohla být slučitelná s pravidly Evropské unie, která povolují určité kategorie podpory. CFR Marfa je společnost s finančními potížemi nejméně od roku 2009. Pravidla Evropské unie týkající se státní podpory povolují státní zásahy pro společnost ve finančních obtížích pouze za zvláštních podmínek, což zejména vyžaduje, aby společnost podléhala řádnému restrukturalizačnímu plánu zajišťujícímu návrat k dlouhodobé životaschopnosti a také, že společnost přispěje na náklady spojené s restrukturalizací. Komise nyní dále prošetří a zjistí, zda jsou její počáteční obavy potvrzeny či nikoliv. Zahájení šetření umožňuje zúčastněným třetím stranám podat připomínky.

Michal Vítěz

Z mysteriózního příběhu do reality

Druhý díl fantasy románu britské spisovatelky J. K. Rowlingové „Harry Potter a tajemná komnata“ nás zavedl na jedno z nejkrásnějších míst Skotské vysočiny, na místo, kde se nachází jeden z nejúchvatnějších železničních mostů na světě – Glenfinnan viadukt.

Typické listopadové počasí v Highlands **Foto: Michala Bílková**

Glenfinnan viadukt se nachází v blízkosti jezera Loch Shiel (teritoriálně se jedná o pobřeží Inverness-shire). Viadukt přitahuje mnoho návštěvníků z celého světa. Na své si zde přijdou milovníci nádherné a neposkvrněné přírody, stejně jako obdivovatelé technických staveb. Další početnou skupinu představují fanoušci legendárního příběhu o Harrym Potterovi, kteří chtějí nasát zdejší dramatickou atmosféru.

Historie

Společnost West Highland Railway postupně vybudovala spojení z Craigendoranu (západně od Glasgow) do Mallaig. Úsek Fort William – Mallaig, na kterém se nachází Glenfinnan viadukt, byl pro veřejnost otevřen 1. dubna 1901. Projekt viaduktu vypracovali inženýři ze společnosti Simpson & Wilson, stavbu celé tratě zajistila firma Robert McAlpine a synové. Majiteli Robertovi se říkalo „Betonový Bob“. Tuto přezdívku si vysloužil díky inovativnímu používání čistého betonu bez výztuže. Beton byl pro stavbu viaduktu zvolen z důvodu obtížné práce se zdejší břidlicí. Viadukt byl dokončen již v říjnu 1898 a mohl tak sloužit pro vlaky se stavebním materiálem. Provoz na dráze byl dlouhodobě ztrátový a později jej převzala společnost Britské severní železnice. Na trati jsou i další, méně známé stavby, které však také stojí za vidění. Jmenovat můžeme rovněž betonový Loch Nan Uamh viadukt u stejnojmenné zátoky.

Glenfinnan viadukt

Slavný viadukt leží zhruba na půli cesty mezi Fort William a Mallaig. Je vysoký 30 metrů a tvoří ho jednadvacet oblouků s rozpětím 15 metrů. Celý je v oblouku o poloměru 241 metrů. Díky své jedinečnosti a návštěvnosti se viadukt stal námětem obrázku na desetilibrové bankovce skotské banky z roku 2007. Nenatáčel se zde jen Harry Potter, ale také další filmy jako například Místní hrdina, Highlander nebo Prsten světlé vody. Zajímavá je rovněž legenda vyprávějící o pádu koně do jednoho z rozestavěných pilířů glenfinnanského viaduktu. O pravdivosti legendy se chtěl v roce 1987 přesvědčit profesor Roland Paxton, ale pomocí kamer ve vrtech nic nenašel. Úspěšný byl až s novou skenovací metodou v roce 2001, ale pozůstatky koně s vozíkem nalezl v jednom z pilířů Loch Nan Uamh viaduktu. Vydáte-li se k viaduktu, mějte na paměti přísnost britských policistů, kteří vám za vstup do kolejí mohu udělit pokutu až 1 000 liber.

Pamětní deska s informacemi o Glenfinnan viaduktu **Foto: Michal Bílková**

Jacobi Train projíždí přes Glenfinnan viadukt. Míří do Bradavic? **Foto: Tommy96**

Zobrazení Glenfinnan viaduktu na desetilibrové polymerové bankovce

Parní vlak Jacobite

Železniční trať vedoucí přes Glenfinnan viadukt je denně využívána třemi až čtyřmi páry osobních vlaků společnosti Abellio ScotRail vedených motorovými vozy. V sezóně je pak možné svézt se parním vyhlídkovým vlakem s názvem Jacobite. Ten má na trase mezi Fort William a Mallaig několik zajímavých zastávek. Na znamení a požádání strojvedoucího můžete z vlaku vystoupit například ve stanici Arisaig, v nejzápadnější železniční stanici Velké Británie. Odtud je za dobrého počasí krásný výhled na malé ostrovy Rum, Eigg, Muck a Canna. Parní vlak jezdí v sezóně čtyřikrát denně, cesta trvá cca hodinu a půl. Standardní cena zpáteční jízdenky pro dospělé činí 35 liber (v přepočtu zhruba 1 000 Kč). Dětská zpáteční jízdenka činní 20 liber (v přepočtu hruba 560 Kč). Cena je opravdu velmi vysoká, ale podle mého názoru je to skvělá možnost, jak se podívat a poznat krásy místní přírody (alespoň pro ty, kteří neradi chodí pěšky☺). Parní vlaky nyní provozuje společnost West Coast Railways, jízdní řád i termíny jízd můžete najít na internetových stránkách http://www.westcoastrailways.co.uk/.

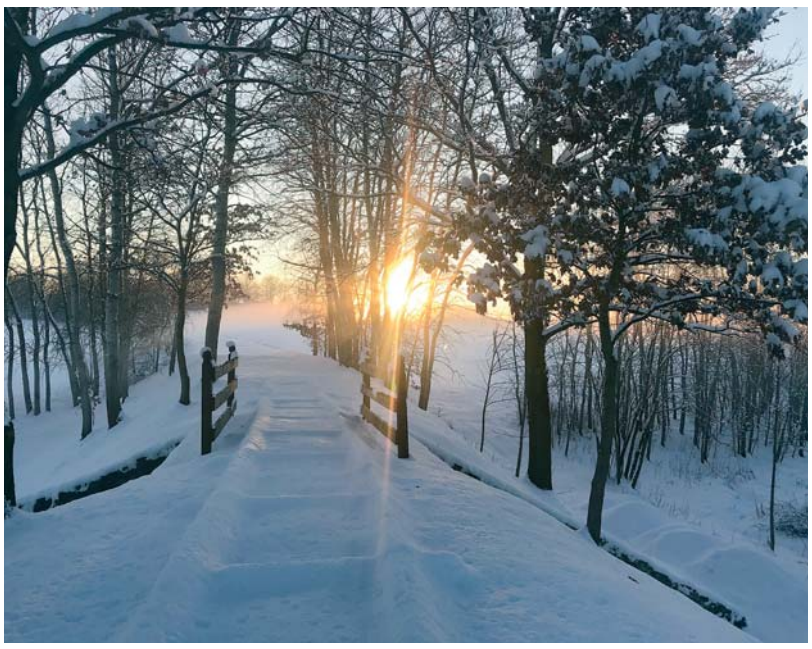
Co zde ještě uvidíme?

Fort William je desetitisícové město nacházející se ve stínu nejvyšší hory Velké Británie – Ben Nevis (1 344 metrů). Cílovou stanicí vyhlídkového vlaku je Mallaig, menší obec v oblasti Lochaber, jinak rušný rybářský přístav a trajektový terminál. Milovníci technických památek ocení ve Fort Willam tzv. Neptunovy schody – soustavu osmi zdymadel na kaledonském vodním kanále. Nedaleko viaduktu si můžeme prohlédnout památník (Glenfinnan Monument) z roku 1815 připomínající setkání armád v dobách bojů o skotskou svobodu (1745 – 1746). Highlands byla totiž významnou základnou Jakobitů – příznivců britského stuartovského panovníka Jakuba II a později i jeho syna Jakuba Františka Stuarta, kterým chtěli po sesazení znovu pomoci na trůn Anglie, Skotska a Irska. Už víte, proč se parní vlak jmenuje Jacobite? Blízké jezero Loch Morar je nejhlubším sladkovodním jezerem ve Velké Británii.

Text: Michala Bílková

Další ze zajímavostí železniční tratě Fort William – Mallaig: otočný most přes Kaledonský kanál u Banavie **Foto: Michal Roh**

Foto měsíce



Koněspřežná dráha České Budějovice – Linec s prodloužením do Gmundenu byla první koněspřežnou železnicí na evropském kontinentu. Sloužila především nákladní dopravě soli z hornorakouské Solné komory. Romantickou fotografií nazvanou **„Vánoční klid na koněspřežce“** nám aktuální provozní situaci v „mezistaničním úseku“ Holkov – Bujanov představuje fotograf Pavel Valenta.

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