

Česko-bavorská spolupráce

26. července 2017 se v příhraničním městečku Furth im Wald konal první bavorsko-český železniční summit, na kterém se řešilo zlepšení parametrů železničního spojení mezi Prahou a Mnichovem.

Summitu se zúčastnil ministr dopravy Dan Ťok a jeho bavorský protějšek Joachim Herrmann. Oba jmenovaní zde podepsali společnou deklaraci týkající se zlepšení přeshraniční železniční infrastruktury, která má za cíl zkrátit do roku 2030 cestu mezi Prahou a Mnichovem pod čtyři hodiny.

Setkání se zúčastnil i předseda představenstva ČD Cargo pan Ivan Bednárik, který v diskuzi odpovídal na otázky týkající se nákladní dopravy mezi oběma zeměmi. Mimo jiné řekl, že „v současné době je výměna většiny zboží s Bavorskem realizována nákladními automobily. I přes nevyhovující stav železničního spojení však existují příklady úspěšně realizovaných přeprav po železnici – přepravujeme například automobily z Nošovic do terminálu v Kelheimu nebo naftu z Kraillingu do České republiky.“ V diskuzi se pan Bednárik vyjádřil i k otázce tichých brzdových špalíků.

Modernizace spojení mezi Českou republikou a Bavorskem už dlouhé roky patří ke koloritu naší politicko-dopravní scény. Připomeňme například, že 22. června 2016 bylo předsedou představenstva ČD Cargo, Ivanem Bednárikem, předsedou představenstva ČD Pavlem Krtkem, členem představenstva ČD Romanem Štěrbou a generálním ředitelem SŽDC Pavlem Surým podepsáno **Memorandum o vzájemné spolupráci** týkající se užší spolupráce všech tří zúčastněných stran při zkvalitňování železniční infrastruktury a zrychlení železničního spojení Praha – Mnichov přes hraniční přechod Česká Kubice – Furth im Wald. A tak jak na trase z Prahy do Mnichova cestující využívají spíše autobusů, tak v nákladní dopravě přešla značná část zátěže na jiné hraniční přechody. Je to však dané i filozofií dopravce DB Cargo, který u všech přeprav z/do Německa preferuje přechod Děčín/Bad Schandau. Již před časem byla z tohoto důvodu zrušena přeprava jednotlivých vozových zásilek přes Českou Kubici a nyní se zde setkáme jen s ucelenými vlaky. Ty zde kromě ČD Cargo dopravují i jiní dopravci, jako např. AWT nebo IDS Cargo.

Michal Roh



V pondělí 31. července 2017 odpoledne vyjel z bratislavského přístavu první spoj do Braunschweigu. V čele vlaku se silničními návěsy RailRunner stanul Vectron 383.002, který do cílové stanice dorazil po 18 hodinách jízdy. V podvečerních hodinách vyjel z Braunschweigu i vlak opačným směrem. Pro zákazníka, kterým je společnost RailRunner Europe, bude ČD Cargo zajišťovat kompletní vozbu pěti párů vlaků v této relaci za týden. Jízdu prvního oficiálního vlaku předcházela jízda prázdných návěsů k nakládku do Bratislavy, který 27. července v bývalé výhybně Kamenolom zachytil Michal Roh ml.

Myslím, že se nám podaří naplnit naše očekávání.

Myslím, že se nám podaří naplnit naše očekávání, říká Ing. Vlasta Slavíková, ředitelka odboru obchodu ČD Cargo. Položili jsme jí několik otázek, abychom čtenářům Cargováku po delší době opět přiblížili situaci v obchodě a trochu i okomentovali dosažené výsledky.

► V červencovém rozhovoru hodnotil pan předseda Bednárik situaci na dopravním trhu. Vás bych se chtěl spíše zeptat, jak hodnotíte letošní první pololetí po stránce obchodní?

Pan předseda v tomto rozhovoru zhodnotil první pololetí jako dobré – to je za 3. Faktem je, že budeme moc rádi, když se podaří dorovnat objemy železné rudy a následně i ocelových výrobků, které prostě kvůli nepřízní počasí nejezdily tak, jak bychom si představovali – a hlavně, jak jsme plánovali. Stejná situace je bohužel i v přepravách kalamitního dřeva. Pocitili jsme také výpadek v přepravách pohonných hmot. Je však důležité poznamenat, že ČD Cargo není výrobní podnik – provádíme službu na základě objednávek zákazníka. Jestliže u zákazníka dojde k výpadku ve výrobě nebo těžbě z důvodu nepřízní počasí, nebo nejsou realizovány plánované stavby, sna-

žíme se to nahradit jinde a jinak – ale popravdě, náhrada čehokoli je vždy dlouhý a nesnadný proces. Ale tak to už v obchodě chodí, meziročně se mění obchodní toky, to, s čím jste počítali, se nerealizuje – a naopak, to, co se v posledních letech nerealizovalo, se najednou rozjezdí. Proto bych při hodnocení prvního pololetí byla malinko pozitivnější a dala bych nám takovou trochu horší dvojku.

Neznamená to ale, že by se nám nedařilo. Postupně se daří získávat nové přepravy v komoditě chemie, řada novinek je v komoditě stavebnin a začaly jezdit agrární produkty v tranzitu. I přes různé odstávky a havárie ve výrobních závodech dobře běhají přepravy hnědého uhlí, daří se získávat nové spotové přepravy v komoditě železo a černé uhlí. Jakmile skončí letní období, myslím, že budeme mít opravdu hodně práce a že se nám podaří naplnit naše očekávání.

► Do funkce ředitelky odboru obchodu jste nastoupila z pozice generální ředitelky dceřinky ČD Logistics (ČDL). V čem vidíte hlavní rozdíl mezi oběma pozicemi?

Záleží na úhlu pohledu. Jako ředitelka ČDL jsem byla zodpovědná za všechno, co souviselo s chodem spo-



Ing. Vlasta Slavíková

lečnosti. Byl to takový pall mall – od všeho něco. V mé nové pozici je to tak trochu zúžené na obchodní oblast, tu mohu ovlivnit a za tu nesu zodpovědnost. K těm ostatním činnostem mohu mít připomínky, ale nerozhoduji o nich. Je to určitě větší záběr, pro mě i řada absolutně nových věcí, které vyplývají nejen z velikosti firmy a její organizační struktury, ale i z obsahu činnosti – obchod, technologie, předpisy, provoz, vozové hospodářství, finance, controlling a právní předpisy... (snad jsem na něco nezapomněla).

Co je ale v obou pozicích stejné, to je práce s lidmi. Vždycky jsem se snažila

komunikovat, být empatická, vytvořit pokud možno kvalitní pracovní podmínky, vylepšovat vztahy mezi jednotlivými činnostmi v rámci chodu firmy, ale na druhou stranu držet všechno v nějakých přiměřených mantinelech a od kolegů mít ve všem tu správnou zpětnou vazbu. Myslím, že tohle se daří – kdyby nebyl kvalitní kolektiv, kdybychom se mezi sebou neuměli domluvit, podpořit se – tak by to nefungovalo.

► Daří se ČD Cargo získávat nové přepravy? Pokud ne, co tomu brání?

Jak už jsem říkala, daří, ale má to samozřejmě svoje rezervy. Snažíme se obchodníkům uvolňovat ruce, aby mohli být v užším kontaktu se zákazníky, aby se mohli více věnovat obchodní činnosti a nemuseli se zabývat administrativou, v tom nám pomáhá podpora prodeje; máme nové kolegy – regionální obchodní manažery – ve spolupráci s nimi se daří hledat nové partnery; funguje zákaznické centrum – servis pro klienty hlavně v oblasti organizace provozu a přistavby vozů – takže organizačně to na úseku obchodu máme podchycené. Bohužel, často narážíme na nedostatek vozů, nedostatek personálu, malou kapacitu manipulačních míst – to jsou interní faktory. Pak jsou tady i ty externí – a to je naše konkurence – dnes už z celé

Pokračování na str. 2

Myslím, že se nám podaří naplnit naše očekávání.

Dokončení ze str. 1

Evropy, a to jak z řad dopravců kamionových, tak i privátních železničních. Velkým problémem je bohužel i nedostatečná kapacita tratí u nás i v Evropě.

I přesto se nám podařilo řadu přeprav získat – už jsem mluvila o řadě spoto- vých přeprav v oblasti komodit železo a černé uhlí, jsou nové přepravy v komoditě chemie, agrár, stále získáváme nové klienty v komoditě dřevo a stavebniny a samozřejmě – a to je důležité – v kombinované přepravě, automotive a v oblasti speciálních a mimořádných přeprav.

V poslední době máme velký prob-

lém s množstvím a s kvalitou vozů – ačkoli je velký zájem a spousta pop- távek, nedaří se je obchodně realizovat právě kvůli nedostatku vozů a malé kap- citě opravárenské činnosti. Hodně práce udělal odbor hospodaření s vozy, ale na vozový problém prostě narážíme na každém rohu. Platí tady jedno pravidlo: kdo má vozy, ten vozí.

► **Vylepšila se již tolikrát skloňovaná komunikace obchod – provoz – ekonomika?**

Zcela určitě je vidět pokrok, ale musíme se všichni stále zdokonalovat. Nemůžeme bez sebe vzájemně existovat – provoz by bez obchodu neměl co vozit, ekonomové co počítat a kontrolovat

a obchod by nic nezrealizoval, a když už, tak by to mohlo být neefektivní. Ale to všichni víme.

Samozřejmě, stále dochází k různým dohadům, kdo, kdy, co mohl udělat lépe, ale to k naší práci patří. Podle mě je nezbytně nutné, abychom o sobě vzá- jemně věděli, abychom se informovali, řešili věci předem a ne až když už je problém na světě. Myslím, že jsme se dostali na vyšší úroveň, komunikace se vylepšila, přístup zodpovědných osob taky, ale je jasné, že stále máme rezervy. A zodpovědně na jejich odstraňování pracujeme.

► **Které projekty na úrovni odboru obchodu nyní řešíte?**

V rámci úseku obchodu pracujeme na projektu jednotlivých vozových zásilek a na projektu zahraniční expanze, participujeme samozřejmě i na řadě dalších, které se řeší průřezově celou firmou.

Oba „naše“ projekty již přinesly svoje ovoce. Ten první zejména ve spolupráci s regionálními obchodními manažery, provozními jednotkami – a za podpory společnosti Grant Thornton. Ten druhý je víceméně práce mých zkušených a šikovných kolegů, kterým se podařilo rozjezdit nový pravidelný vlak Dracula, pracuje se na dalších (v souvislosti s naší nedávno získanou licencí v Rakousku). V kombinované dopravě se podařilo nasadit už šestý vlak do Ros- tocku a 1. srpna 2017 slavnostně dojel

první vlak v systému Railrunner pro VW do Braunschweigu.

► **A něco lehčího na závěr. Jak jste trávil a trávíte horké letní dny?**

Byla jsem na týden chytat bronz u moře (teď už mám ale pocit, jako kdy- bych tam ani nebyla) a pak jsem se „rý- pala“ v hlině na své chatičce – to je pro mě snad ten největší relax – tam totiž alespoň vidíte výsledky své práce – tak trochu podle hesla: co sis zasadil, taky sklidiš. Faktem ale je, že někdy to prostě nevyjde, příroda je prostě mocná čarodějka – jak už bylo v podstatě nazna- čeno na začátku tohoto rozhovoru.

Text: Michal Roh

Foto: Michala Bílková

Přeprava odpadů v kontejnerech ACTS

Za vskutku přelomovou událost lze z mnoha důvodů považovat začátek realizace přeprav komunálního odpadu vlaky ČD Cargo. Trvalo několik let, než se podařilo zákazníka pře- svědčit, že přeprava po železnici může být vůbec technicky provedi- telná, rychlá a efektivní.

Realizaci přeprav předcházela dlouhá příprava, při níž byla mimo jiné vybí- rána nejvhodnější technologie. Již od počátku bylo jasné, že pro přepravu zboží budou muset být využity pro-

středků. K manipulaci s kontejnery totiž nemusí být k dispozici speciální zařízení, ale stačí nákladní automobil s nástavbou pro manipulaci s kontej- nery. S těmito automobily se můžete běžně setkat při odvozu stavební sutí, železného šrotu apod.

Systémem ACTS v České republice disponuje pouze společnost AWT, která kontejnery na přepravu poskytla i přes skutečnost, že jinak se jedná o tvrdého konkurenta. Ale společný cíl byl jasný – etablovat se v tomto segmentu přeprav. Podívejme se ještě

otevřené kontejnery se zadními dveřmi, které lze zasíťovat, resp. zaplachtovat. Překládku kontejnerů lze provádět z obou stran vozu pod úhlem 43 stupňů od osy koleje.

První nakládka kontejnerů komunál- ním odpadem byla zahájena 13. čer- vence 2017 na vlečce Metalšrot Tlu- mačov, provoz Svitavy. Do stanice Brno-Slatina došla skupina tří vozů v pátek 14. července 2017 v ranních hodinách, pravidelnými nákladními vlaky. Zde proběhla překládka kontej- nerů na nákladní automobily, které



Nakládka komunálního odpadu ve Svitavách

Foto: Martin Doležal



Vykládka komunálního odpadu v brněnské spalovně

Foto: Michal Roh

středky kombinované dopravy, kontej- nery. Zprvu se uvažovalo o systému In- nofreight, ale ve hře byl i poněkud starší, avšak stále spolehlivý systém odvalova- cích kontejnerů ACTS. Jeho výhodou je především dostupnost manipulačních

krátce na systém ACTS (Abroll-Con- tainer-Transport-System). Na ploši- novém voze řady Slps jsou na otoč- ných nosičích uloženy tři odvalovací kontejnery. Ty mohou být různého typu. Pro přepravy odpadů jsou nutné

kontejnery ACTS postupně odvážely k vykládce do spalovny společnosti SAKO v Brně. Tato společnost, jež je stoprocentně vlastněná statutárním městem Brno, poskytuje komplexní služby v oblasti odpadového hospo- dářství. Na poslední míli je nasazen nákladní automobil, celý proces vy- kládky devíti kontejnerů pak trvá přibližně 7 až 8 hodin. Tato doba by se měla výrazně zkrátit po zprovoznění vlečky do spalovny SAKO Brno. Vše je sladěno s technologií jízdy manipu- lačních vlaků, takže v odpoledních ho- dinách mohou kontejnery zamířit zpět k nakládce do Svitav. Po zkušební pře- pravě následovaly další, už pravidelné přepravy v rozsahu 2x týdně.

Za devět let, od roku 2024, nebude možné u nás skládkovat využitelný od- pad. Proto mnohá města již neschválila rozšíření skládek a odpad je tak nutné spalovat. Energie vyrobená z odpadu šetří neobnovitelné zdroje surovin, jako jsou uhlí či ropa. Odpad po vzpla- nutí ve spalovací komoře kotle hoří



Manipulace s kontejnery ACTS je poměrně jednoduchá. Foto: Michal Roh

sám bez přídavného paliva. Ze zbytků po spalení (škváry) jsou vyseparovány železné a neželezné kovy, které jsou následně využívány jako druhotná suro- vina. Zařízení na energetické využívání odpadu garantuje minimální emise do životního prostředí srovnatelné s teplárnou či elektrárnou provozova- nou na zemní plyn a je velmi čistým

zdrojem energie vyrábějící teplo a elek- trinu.

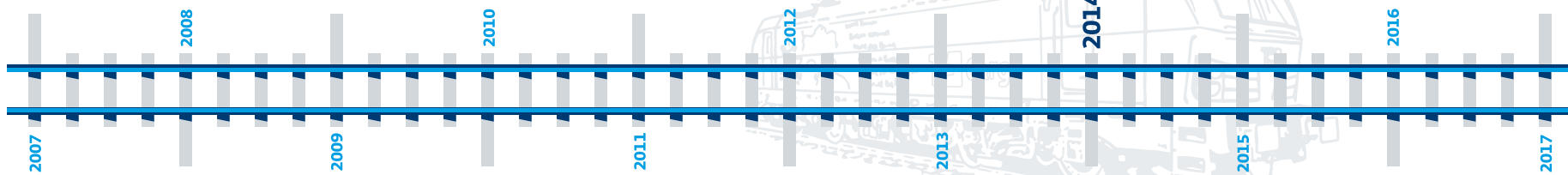
V blízké budoucnosti by se proto síť linek na svoz komunálního odpadu do Brna měla rozrůst o další města, neboť kapacita zdejší spalovny je poměrně velká. ČD Cargo je na tuto skutečnost dobře připraveno.

Text a foto: Michal Roh



Do Brna jsou skupiny vozů s kontejnery ACTS dopravovány běžnou vlako- tvorbou bez navýšení kapacity. Foto: Michal Roh

175 let tradice v nákladní dopravě



ČD Cargo – rok 2014

V našem seriálu se pomalu dostáváme k té novodobější historii naší společnosti, kterou má řada čtenářů ještě v živé paměti. I tak si myslím, že si některé události stojí za to připomenout.

V úterý 7. ledna 2014 byly spuštěny nové internetové stránky www.cdcargo.cz. Přehlednost, moderní

zadavatele). „ČD Cargo očekává především rychlejší zadávání zakázek vysoutěžených v transparentních výběrových řízeních a tím i posílení naší konkurenční schopnosti,“ komentoval událost předseda představenstva Oldřich Mazánek.

17. února 2014 se funkce člena představenstva nově ujal Karel Adam, který po svém nástupu uvedl, že: „ČD Cargo

zozemska a Polska. U nás cvičili Nizozemci a Belgičané. Největší akcí byla přeprava Nizozemců a Belgičanů na společné cvičení do vojenského výcvikového prostoru Hradiště. V rámci této akce jsme do a z Podbořan přepravili 28 vlaků s vojenskou technikou a čtyři vlaky prázdných vozů TWA. V rámci nabídky komplexních služeb jsme pro nizozemské ministerstvo obrany zajistili ve spolupráci s firmou TRANSCENTRUM bus s.r.o., přepravu vojáků do Prahy a Terezína. V jeden den jsme přistavovali do Podbořan i 18 autobusů. Další službou tradičně poskytovanou ČD Cargo, bylo zajištění jeřábů pro nakládku a vykládku materiálu, jak na nádraží, tak ve vojenském prostoru. Jeřáby byly poskytnuty PJ České Budějovice a PJ Česká Třebová.

Z dalších zajímavých přeprav realizovaných v tomto roce můžeme jmenovat přepravu důlních výztuží z jihomoravských Ratiškovic na Ukrajinu. Při odvozu zboží z výroby



Vozy řady Bc z SOKV Ústí nad Labem jsou pronajímány i na různé akce. 17. května 2014 byly dopravcem KŽC Doprava našimi vozy odvezeny děti na akci do Lhotky u Mělníka.

Foto: Michal Roh ml.

zací těchto přeprav aktivně zapojilo do modernizačních prací na této významné tepně.

Podarilo se nám obnovit přepravy na nevyužívanou vlečku společnosti Hödlmayr Logistics v Jenči, kam jsou od února vlaky ČD Cargo přepravo-

se stala trať firmy LEGIOS v Horním Slavkově. Přepravy vyrobených kotlů ke konečné montáži v závodě v Lounech byly sice zahájeny již na podzim 2013, o rok později se však rozjezdily pravidelně.

Písek na turnaj v plážovém volejbale jsme v tomto roce vykládali nejen na pražské Štvanici, ale několik vozů s pískem jsme přepravili i do Pelhřimova. Za zmínku stojí fakt, že Kinematovlak, na jehož jízdě se ČD Cargo tradičně podílí, se 21. května 2014 vůbec poprvé podíval do zahraničí, do Wałbrzychu. Z přeprav spadajících do pomyslné „kapitoly“ společenské odpovědnosti můžeme jmenovat i zajištění jízdy Legiovlatu v noci ze 4. na 5. října 2014.

Z personální oblasti je nutné zmínit, že v lednu roku 2014 byla zahájena realizace významného projektu na tvorbu elektronických kurzů a koncepci interního školení pro strojevedoucí. Ten získal 100% podporu z prostředků Evropského sociálního fondu prostřednictvím globálního grantu EDUCA ve výši téměř 2,2 mil. Kč.

A čím dnešní díl uzavřeme? Možná tím, že 1. listopadu 2014 se funkce předsedy představenstva ČD Cargo ujal Ivan Bednářik a došlo i ke změně na pozicích dalších členů představenstva.

Text: Michal Roh



Před únorovým zahájením pravidelných přeprav nových automobilů značky VW z Německa proběhla ve dnech 22. až 24. ledna 2014 zkušební přeprava dvou prázdných autovozů firmy BLG do stanice Jeneč.

Foto: Martin Boháč

grafický design, jasné a stručné texty – to vše jsou atributy, které od této doby oceňují nejen zákazníci, ale i zaměstnanci ČD Cargo a široká veřejnost. Další změnou v oblasti propagace firmy pak bylo obnovení vydávání tištěného Bulletinu ČD Cargo pro zákazníky.

Tou méně viditelnou, ale o to důležitější změnou byla změna licence k provozování drážní nákladní dopravy ČD Cargo. Od 1. ledna tohoto roku již ČD Cargo nezajišťuje veřejnou drážní dopravu za účelem přepravy věcí. S tímto krokem souvisí i změna v postavení společnosti ČD Cargo při realizaci výběrových řízení od 20. června (společnost již není v postavení sektorového

má perspektivu, šanci i možnosti uspět na evropském dopravním trhu.“ Tímto výrokem neoficiálně zahájil přípravu celoevropské strategie ČD Cargo. Získali jsme čestný diplom za přínos a rozvoj OSŽD, zahájili jsme jednání s čínskými obchodními a dopravními společnostmi. 1. října 2014 schválila dozorčí rada ČD Cargo záměr polonizace, resp. dualizace sedmi hnacích vozidel řady 753.7 pro provoz v Polsku. Z pohledu mezinárodního byl významný příjezd prvního kontejnerového vlaku z města Wu-čan do Pardubic 2. července.

Rok 2014 byl poměrně bohatý na mezinárodní armádní přepravy. Naše vojsko jsme odvezli do Německa, Ni-



Přepravy cementu na modernizaci dálnice D1 jsou ukázkou dobré spolupráce ČD Cargo a společnosti Českomoravský cement. První vlak s cementem dorazil do Zruče nad Sázavou v sobotu 17. května 2014. Cement byl odtud nákladními automobily přepravován do betonáren ležících u dálnice.

Foto: Martin Boháč

ního závodu byla využita vlečka jinak sloužící jako dráha pro šlapací dreziny. Na Balkán, konkrétně do Bulharska, směřovalo z Plzně 150 trolejbusů. Zajištění tohoto významného obchodního případu se úspěšně zhostila dceřiná společnost ČD Logistics. Podíleli jsme se na přepravách nákladních automobilů Tatra z Kopřivnice do Spojených Arabských emirátů. Poměrně unikátní byl rovněž převoz polské jednotky Pendolino z pohraniční přechodové stanice Chalupky na zkušební okruh do Velimi.

Na počátku roku 2014 našla nové uplatnění i technologie InnoFreight. Kromě tradičních přeprav dřevní štěpky a odpadních zemín, byly nově kontejnery nasazeny na přepravy hnědého uhlí z Nového Sedla u Lokte do teplárny v Plzni. Nakládka prvních kontejnerů proběhla 4. a 6. února. 17. května 2014 dorazil do stanice Zruč nad Sázavou první ucelený vlak se silničním cementem určeným na rekonstrukci dálnice D1. ČD Cargo se reali-

vány osobní a čas od času i užitkové automobily různých značek. Obnovena byla i vlečka firmy Expono Steelforce v Adamově. Další vlečkou, na které byla znovuzahájena nákladní doprava,



Začátek prosince poznamenala ledová kalamita, která ochromila provoz na celé řadě tratí SŽDC. Lokomotivy nezávislé trakce ČD Cargo se tak objevily v čele řady rychlíků.

Foto: Martin Kalousek



V roce 2014 probíhaly pravidelné přepravy hnědého uhlí z dolů MIBRAG (stanice Profen) do elektrárny Opatovice nad Labem. Na úseku Profen – Děčín, resp. Ústí nad Labem byly nasazovány lokomotivy řady 186 ITL, avšak se strojvedoucími ČD Cargo.

Foto: Michal Roh

Přeprava prázdných lahví pro pivovar Clock v Potštejně



tří přírodních surovin: písku, vápence a uhlíčitanu sodného. Je to jediný obalový materiál, který je možné opakovaně používat a recyklovat. Nerozkládá se na škodlivé chemické látky ani v zemi, ani oceánu. Když je při výrobě nových lahví používáno recyklované sklo, je zároveň spotřebováváno méně surovin i méně energie. V celosvětovém měřítku obsahují výrobky O-I průměrně 37 % skla recyklovaného spotřebiteli a v Evropě jsou vyráběny lahve, které až z 80 % tvoří recyklované sklo. Proto jsme rádi, že

ke zdravému a ekologicky přijatelnému charakteru potštejského piva i jeho skleněných obalů mohlo přispět i ČD Cargo realizací železniční přepravy.

Minipivovar v Potštejně byl osloven regionální obchodní manažerkou Mgr. Churavou v rámci kampaně na získávání jednotlivých vozových zásilek. Ta je zároveň podpořena internetovou kampaní www.lvagon.cz.

Text: Martin Boháč
Foto: Jiří Vorel

V posledním období se ČD Cargo daří získávat některé nové přepravy komodit, které jsou zatím spíše doménou silniční dopravy. Tyto úspěchy jsou dány kombinací stále silícího nedostatku řidičů nákladních automobilů a aktivní obchodní politiky ČD Cargo.

Ve dnech 11. až 13. července se uskutečnila zcela nová přeprava skleněných lahví vyrobených ve sklárnách v Novém Sedle pro minipivovar Clock ve východočeském Potštejně. Železniční přepravy pro podobné zákazníky jsou zatím spíše výjimkou, a proto jsme rádi, že si pivovar vybral pro dodávku lahví právě ČD Cargo. Přeprava se uskutečnila ze sklárny firmy O-I Manufacturing Czech Republic, která železniční lahve běžně expeduje, a to například pro českobudějovický Budvar. Použit byl krytý vůz řady Kils a zásilka „putovala“ ze stanice odesílací Potštejna běžnou vlakotvorbou. Ve stanici byl náklad přeložen na pivovarský nákladní

automobil značky IFA, kterým byly lahve převezeny do výroby.

Potštejský minipivovar patří mezi dalších více než 400 minipivovarů, které dnes v České republice vaří svá více či méně unikátní piva. Jejich rozvoj byl v posledních letech doslova bouřlivý a každoročně jich přibývá několik desítek; podle odhadu Českého svazu minipivovarů by jich na českém trhu mohlo fungovat i tisíc. V jistém smyslu jde o návrat k historické tradici a normálu, neboť do 2. světové války fungovalo v českých zemích okolo tisícovky různě velkých pivovarů, z nichž velká část zanikla nebo splynula s většími konkurenty až po únoru 1948.

Společnost O-I je předním světovým výrobcem ekologických skleněných obalů s více než stoletou zkušeností. Založila hnutí, jehož cílem je změnit pohled na sklo s názvem Glass Is Life™. Cílem je propagace výhod skla, k nimž patří chuť, zdravotní nezávadnost, schopnost utvářet značku a trvalá udržitelnost. Sklo je vyráběno ze



Jazykové vzdělávání od září 2017

Opatření č. 10/2016 ředitele odboru lidských zdrojů GR ČD Cargo, č. j. S-431/2016-O10, kterým jsou stanovena pravidla pro účast zaměstnanců ČD Cargo v jazykových kurzech ve školním roce 2016/2017, je prodlouženo do prosince 2017.

Od září do prosince 2017 bude ve výuce jazyků nastoleno tzv. přechodné období, ve kterém výuka školního roku 2016/2017 bude prodloužena až do prosince 2017. V období od září do prosince 2017 bude každému stávajícímu kurzu ČD Cargo, a.s., přiděleno 12 x 2 vyučovací hodiny, tj. 12 x 90 minut.

Povinností zaměstnance, který navštěvoval jazykové kurzy v letošním školním roce a bude pokračovat ve výuce i v přechodném období, je pouze podepsat od 1. 8. do 21. 8. 2017 na personálním pracovišti odboru lidských zdrojů v příslušné jednotce organizační struktury Souhlas se srážkou ze mzdy na období září – prosinec 2017. Pokud se zaměstnanec od září 2017 již nechce účastnit jazykových kurzů, oznámí to e-mailem na adresu: vzdelavani@cdcargo.cz, popř. Jiri.Koukol@cdcargo.cz do 15. 8. 2017 (stačí volnou formou, není nutné vyplnit Žádost o odhlášení z jazykového kurzu).

Pokud bude chtít navštěvovat od září do pro-

since 2017 jazykové kurzy zaměstnanec, který se v letošním školním roce výuky neúčastnil, může tak učinit vyplněním přihlášky – viz Příloha č. 1 Opatření č. 10/2016 umístěného v aplikaci Interní normy na Portálu ČD Cargo. V tomto případě platí, že zaměstnanec může být zařazen pouze do stávajícího jazykového kurzu do vyčerpání kapacity, do prosince 2017 nebudou vytvářeny žádné nové skupiny.

Od 1. 1. 2018 se bude období výuky shodovat s kalendářním rokem, a k tomu bude vydáno nové opatření ředitele odboru lidských zdrojů na rok 2018. Nové přihlášky na rok 2018 budou přijímány asi od poloviny října do konce

listopadu 2017. ČD Cargo, a.s., očekává díky větší provázanosti s kurzy mateřské společnosti ČD, a.s., efektivnější využití stávajících kurzů ČD Cargo, a.s., rozšíření nabídky a také úspěšné umístění do jazykových kurzů těch zaměstnanců ČD Cargo, a.s., kteří nemají nárok na individuální kurz a které se s ohledem na jejich požadavky nebo jazykovou úroveň nepodařilo zařadit do jazykového kurzu v letošním roce. Zaměstnanci budou o organizaci výuky v jazykových kurzech v roce 2018 včas informováni.

Jiří Koukol

Železnice v Evropě 7. díl (Belgie)

Belgie, oficiálně Belgické království, byla druhou zemí v Evropě (po Velké Británii), která začala s výstavbou železnice. Jako první byl 5. května 1835 zprovozněn úsek z Bruselu do Mechelenu.

Oproti Velké Británii, kde byly první tratě budovány soukromým sektorem, se v Belgii iniciativy hned od počátku chopil stát. Do roku 1843 byly zbudovány hlavní tratě propojující zemi ve všech směrech. Soukromé společnosti měly nicméně dovoleno konstruovat a budovat vlastní tratě. V roce 1870 belgický stát vlastnil 863 km železničních tratí, zatímco soukromé podniky vlastnily 2 231 km. Od zmiňovaného roku 1870 docházelo k postupnému zestátnování. V roce 1912 vlastnil stát už 5 000 km tratí v porovnání s 300 km tratí privátních. Státní dopravce SNCB (vlámsky NMBS) byl založen v roce 1926. První elektrifikovaná trať byla z Bruselu do Antverp (44 km) a k jejímu zprovoznění došlo v roce 1935. Dalším významným mezníkem je pak

voznění první tratě v roce 1997 již tato vysokorychlostní síť dosáhla délky 326 km. V této relativně malé zemi se nachází druhý největší evropský přístav Antverpy, který má na řece Šeldě unikátní polohu 80 km ve vnitrozemí. Minulý rok tímto uzlem prošlo 208 milionů tun zboží, z toho pak převzala železnice 18 milionů tun. Přístav přímo či nepřímo vytváří 150 000 pracovních míst, což představuje na belgickém pracovním trhu 3,7 %. Za zmínku také stojí nejdelší tramvajová linka na světě, která v délce 68 km obsluhuje pobřeží Severního moře.

Modální podíl železnice, z pohledu celkových přepravených tunokilometrů se v Belgii pohybuje okolo 15 %. Ročně je po železnici přepraveno přibližně 10,8 miliardy osobokilometrů, v nákladní dopravě pak 7,6 miliard tunokilometrů.

Jak již bylo uvedeno, v Belgii existovala od roku 1926 do konce roku 2004 jediná drážní společnost a to státní SNCB. Vedle následného rozdělení a opětovného slučování SNCB, kdy dů-



Hutní výrobky zaujímají v portfoliu přepravovaného zboží v Belgii významný podíl. Foto: Michal Roh ml.

a mezinárodní dopravu, udržuje nádraží, bezpečnost a nabízí další služby jako například pronájem kol. Spolehlivost plnění grafikonu SNCB se pohybuje okolo 90 %.

Na belgickém dopravním trhu spolu v osobní vysokorychlostní dopravě soupeří společnosti Thalys, Eurostar, InterCityExpress (DB) a TGV (SNCF). V nákladní dopravě se podíl Lineasu pohybuje okolo 66 %. Mezi hlavní konkurenty patří společnosti Captrain (SNCF), Crossrail, Trainsport, Railtraxx a HSL. Velký zájem je pak zejména o přepravu z přístavu v Antverpách, kde spolu soupeří Lineas s DB Cargo Nederland.

Závěrem je důležité zmínit, že od roku 2016 funguje mezi Belgií a Českou republikou pravidelné přímé spo-

jení tzv. „Czech Xpress“. Nákladní vlaky jezdí mezi Antwerpen Nord a Ústím nad Labem odkud vozové zásilky pokračují ke koncovým zákazníkům běžnými relačními vlaky. Do poloviny roku 2016 se jednalo o dva páry vlaků týdně a od září 2016 byl pak jejich počet rozšířen na tři páry vlaků za týden. Vzhledem k tomu, že se jedná o vlaky pravidelné, jezdící podle jízdního řádu, podařilo se dosáhnout vynikajících transportních časů a to pouhých 26 hodin. Zpočátku byly na tomto produktu přepravovány pouze konvenční železniční zásilky, od poloviny roku 2016 pak došlo k rozšíření nabídky o přepravu kontejnerů. Od ledna 2017 je možné přepravovat i kamionové návěsy.

Michal Vítěz



Na belgickém dopravním trhu působí celá řada soukromých dopravců.

Foto: Maarten van der Velden, www.railpictures.net

rok 2005, kdy došlo k liberalizaci železniční nákladní dopravy a rozdělení SNCB na tři samostatné společnosti (dopravce SNCB, manažera infrastruktury Infrabel a SNCB Holding zodpovědný za lidské zdroje, IT a 37 největších stanic). K další organizační změně pak došlo k 1. lednu 2014, kdy se SNCB Holding sloučil s SNCB a zároveň byla založena dceřiná společnost HR Rail zodpovědná za nábor nových zaměstnanců a jejich správu pro Infrabel a SNCB.

Belgická železniční síť je jedna z nejhustších na světě – na 1 km² rozlohy státu připadá 0,11 km tratí (v České republice dokonce 0,12 km!). V provozu je celkem 3 607 km tratí normálního rozchodu, z nichž 2 860 km je dvojkolejných a 3 064 km elektrifikovaných. Většina elektrifikovaných tratí je napájena 3 kV, vysokorychlostní tratě pak 25 kV, 50 Hz. Drážních zajímavostí je v této zemi hned několik. V roce 1952 bylo zprovozněno podzemní železniční spojení mezi severem a jihem Bruselu. Centrem hlavního města Belgie prochází 3,8 km dlouhý šestikolejný tunel, který díky neuvěřitelnému počtu 1 200 vlaků, které tudy denně projedou, patří k nejvytíženějším železničním tunelům na světě. Belgie po francouzském vzoru vybudovala síť vysokorychlostních vlaků, které propojují Brusel s Francií, Německem a Holandskem. Vlaky dosahují převážně rychlosti 300 km/h a od zpro-

ležitým momentem je vznik manažera infrastruktury tj. společnosti Infrabel, došlo 1. února 2011 k vyčlenění nákladní dopravy do společnosti B Logistics. Od října 2015 má v B Logistics 69 % podíl soukromá investiční společnost Argos Soditic. Nejnověji 27. dubna 2017 došlo k přejmenování B Logistics na Lineas. Sídlo společnosti Lineas zůstává i nadále v Bruselu. Firma zaměstnává okolo 1 900 zaměstnanců, vlastní přibližně 200 lokomotiv a 7 000 nákladních vozů. V loňském roce dosáhl Lineas obrátu téměř 13,5 miliardy korun a přepravil 5 miliard tunokilometrů (30 milionů tun). Firmě se v posledních pěti letech podařilo zastavit hospodářský propad, v roce 2015 pak dokonce i nastartovat růst přepravených objemů. Se svojí zelenou expresní sítí, která představuje rychlé propojení přístavu v Antverpách s evropskými ekonomickými centry slaví výrazný úspěch. Hlavním krédem společnosti Lineas je vyšší kvalita, rychlejší spojení a spolehlivější informace. K významným dceřiným společnostem Lineasu patří Xpedys, logistický specialista na konvenční dopravu vlastníci i nákladní vozy. Operátorem kombinované dopravy a terminálů je společnost Lineas Intermodal (dříve IFB). Dceřiná společnost Lineas France (dříve OSR France) pak nabízí své služby, zejména trakci v severní Francii. Společnost SNCB s 20 000 zaměstnanci zajišťuje osobní vnitrostátní



10 let ČD Cargo

Termín akce: 6. října 2017 (9 – 17 hod.)

Místo konání: SOKV Ústí nad Labem

Program akce:

- Výstava historických železničních kolejových vozidel
- Výstava současných železničních kolejových vozidel ČD Cargo
- Ukázka techniky hasičů SŽDC
- Výstava historických automobilů
- Jízdy na historických drézínách
- Komentované prohlídky SOKV pro skupiny zájemců
- Propagační vůz s expozicí o historii ČD Cargo

Slavnostní zahájení je plánováno na 12 hodin.

Kyvadlová doprava v trase Ústí nad Labem hl. n. – SOKV Ústí nad Labem je zajištěna.

www.cdcargo.cz

Cargo

Ze zahraničí

FINSKO

Skandinávský Vectron

31. května 2017 vstoupilo do běžného provozu u finské skupiny VR prvních osm lokomotiv severské verze Vectronů. Zahajovací přeprava byla uskutečněna z Tampere do přístavu Vuosaari v Helsinkách. Podle smlouvy uzavřené v roce 2014 dodá Siemens do roku 2026 osmdesát kusů těchto lokomotiv, přičemž je podepsána opce na dalších 97 kusů. Severská lokomotiva řady Sr3 dosahuje rychlosti 200 km/h a výkonu 6,4 MW, přičemž využívá nová zařízení. Prvních osm kusů bude po dobu následujících 12 měsíců použito na různé úkoly, tak aby mohly být identifikovány jakékoliv problémy před sériovou výrobou. Prvky pro Finsko zahrnují podvozky o rozchodu 1 524 mm, automatická spřáhla, národní vlakový zabezpečovací systém JKV-STM, jakož i ETCS a dva dieselové napájecí moduly. Připravenost na zimní podmínky zahrnuje schopnost provozu při – 40 °C, vyrovnání se s prahným sněhem a kolizí s velkými zvířaty.

POLSKO

Nové čerpací stanice v Polsku

PKP Cargo uvedlo do provozu čtyři automatizované čerpací stanice dodané firmou Petro-Box, které budou umístěny ve městech Elk, Iławia, Toruň a Ostrów Wielkopolski. Každá čerpací stanice má kontejnerovou nádrž o obsahu 30 m³, rozdělovač paliva Adast s hadicí 12 m, měřicí přístroj Digimag, indikátor úniku LAG 2000 a automatický rozdělovač paliva PetroMAT, který je řízen softwarem PetroRail.

Nové lokomotivy pro LHS

Provozovatel širokorozchodné tratě PKP LHS a Newag podepsali kontrakt ve výši 95 milionů PLN. Smlouva ze dne 26. července 2017 řeší přestavbu dalších deseti dieselových lokomotiv ST44 na konstrukci 311Da. Očekává se, že se modernizované lokomotivy vrátí do provozu mezi březnem a koncem roku 2018. Těžká nákladní lokomotiva 311D/311Da je založena na kompletní modernizaci sovětských lokomotiv M62, označených v Polsku jako ST44. V současné době má PKP LHS 17 lokomotiv 311Da, které jsou v provozu na trati širokého rozchodu (1 520 mm), jež v délce 400 km propojuje ukrajinské hranice se Slawkówem, ležícím nedaleko Katovic. Obnova dalších 10 lokomotiv zvýší standardizaci vozového parku, usnadní práci a zjednoduší údržbu.

ASIE

Přepravy z Číny rostou

Kazachstánská národní železnice KTZ uvádí, že během prvních šesti měsíců roku 2017 bylo mezi Čínou a Kazachstánem přepraveno více než 5 milionů tun zboží, což je o 26 % více než ve stejném období loňského roku. Celkově 499 kontejnerových vlaků použilo hraniční přechod Dostyk a 221 přechod Korgas. Objemy očekávané v druhé polovině roku jsou ve výši 5,7 milionů tun.

Michal Vítěz

Lanová dráha v Kyjevě

Kyjev je hlavním a také největším městem Ukrajiny. Žije zde asi 2,8 mil. obyvatel, včetně aglomerace pak přes 3,3 mil. lidí. Bývá nazýván matkou ruských měst nebo také novým Jeruzalémem. Jeho chloubou jsou starobylé chrámy, kláštery i mohutný Dněpr.

Cílem našeho dnešního putování však nebudou kyjevské památky, ale jeden z dopravních prostředků, který

požádal o spolupráci oděského inženýra Pjatnického, architektonickou podobu stanic navrhl A. Baryšnikov. Projekt navrhoval výstavbu 202 metrů dlouhé pozemní lanové dráhy vedoucí od Michajlovského kláštera v horní části města do ulice Boričev Tok ležící ve čtvrti Podol. Kromě vlastní dráhy, tehdy nazývané mechanický výtah, byly budovány také dvě tramvajové linky v horní a dolní části města do-

inženýr Barišnikov. Co se týče technických parametrů, tak dráha měla rozchod 1 200 mm, překonávala výšku 65 m, minimální sklon tratě byl 330 ‰, maximální 570 ‰. Rychlost jízdy byla stanovena na 2 m/s. Každý z dvojice vozů měl pět kupé a dvě otevřené plošiny pro řidiče. Celkem se do jednoho vozu vešlo 60 cestujících.

Provoz lanové dráhy a navazujících tramvajových linek byl zahájen 20. května 1905. Ještě v téže roce zakoupila lanovku i část tramvajové sítě belgická tramvajová společnost, zpět do vlastnictví města se vrátily až v roce 1918. Lanovka fungovala i v době ruské občanské války a následujícího „období beznaděje“ do roku 1922, na rozdíl od tramvajových linek, které byly v letech 1919 – 1921 zcela mimo provoz. V letech 1928 – 1929 proběhla první rekonstrukce lanové dráhy. Bohužel při plánované výměně lana došlo k vážné



Vůz pozemní lanové dráhy s pantografickým sběračem proudu

mohou obyvatelé hlavního města využívat již od roku 1905. Tím dopravním prostředkem je pozemní lanová dráha spojující nízko položenou městskou část Podol s mnohem výš položeným centrem města. K její výstavbě inspiroval inženýra Abrahamsona úspěšný provoz podobné lanovky v Oděse (v provozu od roku 1902). Abrahamson proto při projektování

hormady nazývané Michajlovská tramvajová linka.

Projekt lanové dráhy byl dokončen v roce 1903 a na jaře příštího roku byla zahájena její výstavba. Technické zařízení bylo objednáno u firmy Bell ve Švýcarsku, švýcarští technici také zařízení instalovali. Pokládku kolejí a výstavbu tělesa tratě měl na starosti inženýr Pjatnický, výstavbu stanic pak



Dolní stanice pozemní lanové dráhy



Chrám svatého Michala byl v roce 1936 na příkaz sovětské komunistické moci zničen. Jeho obnova byla dokončena v roce 1999.

nehodě – uvolnil se vůz v horní stanici a rozbil i vůz ve stanici dolní. Po této nehodě byly v kyjevském závodě Dombal zkonstruovány dva nové vozy s pantografickým sběračem proudu a zároveň bylo na trať lanovky instalováno trolejové vedení. Zároveň došlo k prodloužení tratě o 40 metrů v dolním úseku. Testovací jízdy nových vozů proběhly 15. dubna 1929. Až do poloviny třicátých let se lanová dráha „pyšnila“ číslem tramvajové linky, a to číslem 15. Provoz lanové dráhy byl přerušen v prosinci 1937. V tehdejší době se uvažovalo o přenesení jejího zařízení do jiné polohy, ale zastánci tohoto přesunu byli



K cestám po městě je možné využít síť tří linek metra o délce 67 km, na kterých je celkem 52 stanic. Denně metro využije okolo 1,4 mil. lidí.

v roce 1938 označení za škůdce národa, a tak byl provoz na jaře tohoto roku obnoven v původní trase. Po obsazení

systému a dalších technických zařízení. V závodě Dzeržinskij (dříve Dombal) byly vyrobeny dva nové celokovové vozy sestávající ze čtyř odstupňovaných částí. Byly určeny k přepravě až 120 cestujících, vybaveny byly měkkými sedadly, elektrickým topením a automatickým systémem zavírání dveří. I tyto vozy měly pantografické sběrače proudu. Třetí rekonstrukce kyjevské lanové dráhy byla zahájena v létě 1983 a dokončena v prosinci 1984. Opět došlo k výměně vozů za nové, stejně jako k výměně kolejí. Nová je budova s oblouky u dolní stanice. V horní stanici byl instalován moderní velin s kontrolním panelem pro řízení vozů. Vozy pro 100 cestujících byly opět vyrobeny v závodě Dzeržinskij.

Lanovka i dnes slouží spolehlivě nejen obyvatelům Kyjeva, ale je i vyhledávanou turistickou atrakcí. A dokáže sloužit i poněkud netradičním způsobem. Ve dnech 22. – 25. března 2013 během hustého sněžení, byla lanovka v provozu jako lyžařský vlek. Jízda lanovkou trvá přibližně 3 minuty a svezení je velmi levné. Lanovku ročně využije cca 2,8 mil. cestujících.

Text a foto: Michal Roh

Foto měsíce



Není na fotografii něco špatné? 17. července 2017 zachytil fotograf Ladislav Fric opravdu netradiční okamžik. V tento den byl ve stanici Chomutov naložen na náves vysokostěnný vůz řady Es, který po silnici zamířil do krušnohorského Cranzahlu. Zájem o tento vůz totiž projevili spolek železničních nadšenců okolo úzkorozchodné dráhy vedoucí do Kurort Oberwiesenthalu. Vystaven bude v již zmíněné stanici Cranzahl, ale setkat se s ním bude možné i při jízdách zvláštních nákladních vlaků pro fotografy.

Fotosoutěž - Život v ČD Cargo

Soutěžte s námi o hodnotné ceny. Zachyťte svým fotoaparátem nejen provoz našich vlaků, ale třeba i dění na vašem pracovišti nebo jiné zajímavosti související s ČD Cargo. Vítány jsou i fotografie na výšku. Fotografii nám zašlete na e-mail fotosoutez@cdcargo.cz. Soutěž trvá do 24. září 2017. Výsledky budou vyhlášeny 6.10.2017. Více informací na www.cdcargo.cz/fotosoutez.

1. cena model nákladního vozu ČD Cargo + jízda protokolárním vlakem z Prahy do Ústí nad Labem, včetně vstupu do VIP zóny na oslavách 10 let ČD Cargo + publikace k 10. výročí vzniku ČD Cargo
2. – 3. cena jízda protokolárním vlakem z Prahy do Ústí nad Labem včetně vstupu do VIP zóny na oslavách 10 let ČD Cargo + publikace k 10. výročí vzniku ČD Cargo.

ČD Cargo si vyhrazuje právo použít zaslané fotografie k propagačním účelům.

