

Vážení a milí čtenáři,

původně jsem se domníval, že v letních měsících bude nouze o vhodná témata k uveřejnění a počítal jsem s tím, že Cargovák, podobně jako v loňském roce, vyjde v mírně zredukované podobě. Opak je však pravdou. Zajímavosti se nám sešlo poměrně dost. Postarali se o to mimo jiné i obchodníci ČD Cargo, kterým se v nedávné době podařilo nasmlouvat celou řadu nových přeprav. V červencovém čísle se například dočtete o přepravách cihel – zboží, které bylo dříve po železnici běžně přepravováno, ale v posledních letech přešlo téměř výhradně na silnici. A na reportáže o dalších zajímavých přepravách se můžete těšit. Pokud jste netrpělivi, různé zajímavosti najdete samozřejmě na našich internetových stránkách www.cdcargo.cz.

V poslední době jsem měl možnost zúčastnit se několika nakládek a vykládek zboží a musím říci, že je to pro mne vždy velmi přínosné. Na vlastní oči mohu vidět nelehkou práci našich zaměstnanců a někdy i trochu srovnávám, jak ke své práci přistupují. Vychází mi z toho jedno. Většina zaměstnanců jsou profíci na svých místech, kteří jsou ochotní a spolehliví. Výjimky se samozřejmě najdou a zrovna minulý týden jsem si vyslechl nářky a připomínky strojvedoucího, kterému bylo zatěžko posunout s vozy na manipulační koleji tak, aby překládka na nákladní automobily byla co nejjednodušší. Bylo to u jedné ze zkušebních přeprav, kde záleželo na každé maličkosti. Možná si dotyčný neuvědomil, že nejsme jediným dopravcem, a že by přeprava mohla skončit dříve, než vůbec začala. Nákladními automobily je možné přepravit téměř všechno a přeplněné silnice jsou toho jasným důkazem.

Ale nekažme si léto. Raději se porozhlédněte kolem sebe a pošlete nám náměty na zajímavé reportáže nebo ještě lépe fotografie do naší nové fotosouteže. Je vyhlášena jen několik dnů a už se nám sešly desítky fotografií. Třeba právě ta vaše bude výherní.

Michal Roh



V motorové trakci realizuje ČD Cargo necelých 10 % výkonů zvláště na první a poslední míli. Jsou však oblasti, jako např. Jeseníky nebo Liberecko, kde se bez motorových lokomotiv neobejdeme. Základ parku v trakci 70 tvoří třicítka modernizovaných lokomotiv řady 753.7 spolu s několika desítkami strojů řady 742. Průměrně stáří motorových lokomotiv dosahuje 30 let. Z tohoto důvodu schválilo představenstvo i dozorčí rada ČD Cargo **koncepci udržitelnosti a rozvoje hnacích vozidel motorové trakce**. Brzy by tak náš park mohly obohatit další modernizované stroje 742.7 a v delším časovém horizontu pak i nové moderní lokomotivy. **Michal Roh ml.** zachytil na svém snímku přípruž lokomotiv 750.333 a 103 využívaných nyní při odklonové vozbě na trati Jihlava – Znojmo. Dodejme, že tyto lokomotivy vznikly na počátku devadesátých let modernizací původní řady 753.

Prvý polrok bol pre ČD Cargo dobrý,

říká **předseda představenstva akciové společnosti ČD Cargo, pan Ivan Bednárik**. A má proto své argumenty. Nejen s nimi se můžete seznámit v dnešním trochu odlehčeném rozhovoru, nikoliv však na lehká témata.

► **Jak byste zhodnotil vývoj na dopravním trhu v 1. pololetí letošního roku?**

Sústředím se na segment nákladnej železniční dopravy, konkrétně na dopravní trh ČD Cargo. Příroda je vec, ktorú, žiaľ, nikto nedokáže ovplyvniť, a tá sa s nami trochu pohrala. Zima spôsobila, že kôrovec sa začal rojiť neskôr, takže aj kalamitné drevo nabiehlo neskôr ako pred rokom, tu dúfam, že lesníci majú všetko premyslené a pevne v rukách. Radšej vozit' nevyčerpatelné 100 rokov, ako 5 rokov veľa, veľa a potom čakať, kým to dorastie. Zima mala ďalší nepríjemný dopad, stúpila nám chorobnosť u zamestnancov. Ale to, čo malo najväčší dopad na našu činnosť, bola zamrznutá ruda. Je pravda, že časť výkonu sme nahradili prepravou uhlia, „keďže teplárne a domácnosti kúрили viac“, ale uhlie máme vo výkonoch len raz, rudu tak odhadom 1,5×, keďže z nej sa vyrobí plechy, koľajnice, roxory a tam aspoň polovicu odvezieme vagónmi. Keďže je nemožné na kvartál zredukovať mašiny, vagóny a ľudí o 20 %, tak výpadok tržieb v komodite železo ide celý za nami. Zároveň sa prestalo navážať tekuté palivo zo



Ivan Bednárik, předseda představenstva ČD Cargo

zahraničia, keďže sa podarilo obnoviť produkciu jednej rafinérie v Českej republike. Teraz sa však nestážujem, len konštatujem. Keď mám odpovedať jednoducho a charakterizovať prvý polrok, tak bol pre ČD Cargo dobrý. Číže za 3, na stupnici ako v škole.

► **Jak se na tomto trhu daří ČD Cargo?**

Použil som minule jedno prirovnanie, boli sme takým trochu tučnejším kapríkom v pokojných vodách, niekto nás hodil do liberalizovaných vôd medzi stále pribúdajúce a dravšie pirane, museli sme zoštíhliť a naučiť sa plávať v týchto vodách, museli nám narásť zuby a zrazu sme sa premenili na

rýchlejšiu, aerodynamickejšiu, zubatejšiu štku. Dnes môžem konštatovať, že v rybníku sa pekne obraciam a pirane nás rešpektujú a robíme taký šplechot, aby ani náhodou niekomu nenašlo, že tento náš český rybník uživí nejaké nové zahraničné dravé ryby.

► **Ze statistik Ministerstva dopravy vyplývá, že železnici se podařilo navýšit přepravní výkony oproti silnici. Je to skutečně tak?**

Pochybujem, dnes som to opätovne otvoril na Ministerstve dopravy, každá prepravená tona v Českej republike po železnici je presne evidovaná, dokonca niektorá viackrát, ak si odovzdávajú na našom území viacerí dopravcovia, proti

tomu sa objavujú prepravené tony českých cestných dopravcov, a to je ten kameň úrazu, že českých, tam je zrejme prepad, napríklad je verejne známe, že každoročne tisíce vodičov odchádzajú pracovať pre zahraničné firmy. Ďalej sa pracuje s objemami nákladnej cestnej prepravy z Eurostatu, to sú čísla od cestných dopravných firiem z členských štátov EÚ. Keď sa postavíte k diaľnici a spočítate srbské, turecké, ukrajinské, bieloruské, ruské EČV, tak budete nemilo prekvapení a z predchádzajúceho je jasné, že ich v prehľadoch neuvidíte. Veď na mýte hlásime každoročne rekord a v štatistikách máme pokles??? OK, asi po kúskoch rastie spoplatnenie, ale ak by niekto zobral jednu a tú istú mýtnu bránu za 5-ročné obdobie, tak sa stavím, že popod ňu každoročne prešlo viac kamiónov.

► **Jedním z cílů pro letošní rok je dosažení černé nuly v segmentu jednotlivých vozových zásilek. Myslíte, že se jej podaří naplnit?**

Ak si konečne začne spoločnosť uvedomovať, že sa vôbec, ale vôbec nedará presúvať tovar z asfaltu na koľaje, ak si firmy začnú vážiť ekologickjšiu železniciu a budú jej tolerovať dlhší čas prepravy, ak udržíme náklady v tomto segmente, lebo zdražieť nie je kam, tak áno. Viem, neľahké ciele, ale som optimista.

Pokračování na str. 2

Prvý polrok bol pre ČD Cargo dobrý,

Dokončení ze str. 1

Minule som na jednom odbornom fóre predniesol toto: „Ak by sme mali peniaze na reklamu v TV, tak by som dal natočiť takýto spot – ZVUK – spievanie pražcov, také to ťuk, ťuk, ťuk, obraz tma, pokojná letná noc, záber ráno spiaci manželia pri otvorenom okne, obďaleč prechádzajúci nákladný vlak, znovu ZVUK, nasledujúci OBRAZ tých istých manželov na ceste do práce sto-

jacich v zápche na rozpálenej diaľnici, pred nimi kamión, vedľa nich kamión, za nimi kamión. Zaver – otázka „Občan, čo ťa irituje viac, ZVUK alebo OBRAZ?“

► **V čem dnes vidíte největší problém ČD Cargo?**

Vo veku. Vo veku vozňov, vo veku lokomotív, vo veku zamestnancov. Mňa netrápi, čo bude dnes, zajtra, treba sa pozerať, čo bude o 10, o 20, 30 rokov, z toho mám hrôzu. A preto sú aj

dnešné rozhodnutia ČD Cargo hlavne so zreteľom na budúcnosť.

► **ČD Cargo je aktivním členem sdružení ŽESNAD.CZ. Má toto členství své opodstatnění?**

Má, veď počúval niekto naše starosti v minulosti? Áno, jedným uchom dnu a druhým von, a v hlave si myslel, že čo zase tí dotovaní železničiarci plačú. ŽESNAD je jednotným hlasom všetkých nákladných železničných dopravcov v Českej republike a počut nás

niekoľkonásobne hlasnejšie, už len aby to v tých hlavách zostávalo.

► **Na závěr prozradte našim čtenářům, jak se chystáte strávit letošní dovolenou?**

Z mojej prvej odpovede je jasné, že na rybách, dúfam, že aspoň 2× sa dostanem k vode, trochu poľovaním, dúfam, že aspoň 3× sa dostanem do lesa (aby si aj môj border teriér užil gazdu), 7 dní pri mori s blízkymi (čo človek neurobí pre pokoj v rodine)

a sľúbil som, že pôjdem nakupovať s mojou 17-ročnou dcérou. V praxi to funguje tak, že ja sedím v kaviarni, čítam dobrú knihu, pofajčievam (ups, nákupy musím plánovať mimo Českej republiky), popijam frapé, a keď už začínam mať strach o moju kreditku a čašníčka sa 3× príde opýtať, či si ešte niečo dám, tak sa nakupovanie po troch hodinách končí.

Připravil: Michal Roh
Foto: Michala Bílková

Další přepravy stavebních materiálů

V květnovém čísle interního magazínu Cargovák jsme vás informovali o získání nových přeprav betonových výrobků společnosti BEST.

Další firmou vyrábějící stavební materiály a spolupracující s ČD Cargo

vlečky v Bzenci a železniční dopravu se společně s ČD Cargo snaží prosadit v dalších obchodních případech.

O několik řádků výše jsem zmínil komplexnost služeb. Ta představuje velkou konkurenční výhodu ČD Cargo. Příkladem mohou být letošní



je KM Beta a.s. nabízející komplexní systém pro hrubou stavbu domu. Společnost KM Beta byla založena v listopadu 1996 a navázala tak na tradici svých předchůdců. Specializuje se na výrobu betonové střešní krytiny, vápenopískových cihel, pálených zdicích bloků, stropních vložek a nosníků a nově i suchých maltových směsí. Své produkty vyrábí v závodech ve Bzenci-Prívově, Kyjově a v Hodoníně.

Spolupráce ČD Cargo a KM Beta není nová, ale co je potěšující, stále se rozšiřuje. Je to především díky komplexnosti naší nabídky a aktivnímu přístupu obchodní manažerky Jolany Liškové. První zkušební přeprava betonových výrobků v relaci Bzenec-Prívov – Plzeň hlavní nádraží se uskutečnila v prosinci 2014 a v následujícím roce jsme již do Plzně a nově i do Českých Budějovic převezli přes 650 tun výrobků. Od té doby se ledacos změnilo. KM Beta investovala do železniční

přepravy cihel na stavbu v Chotětově ve středních Čechách. 3. června 2017 vyjely z Hodonína čtyři kryté vozy



Habbilns ložené cihlami. Do stanice Mladá Boleslav hlavní nádraží dojezy následující den spolu s krytým vozem řady Kils, ve kterém byl naložen vysokozdvíhový vozík ČD Cargo. Cihly ložené na paletách byly z železničních

vozů vysokozdvíhým vozíkem překládány přímo na nákladní automobily, které zboží odvezly na stavbu do nedalekého Chotětova. Během pár hodin byly všechny cihly u konečného příjemce. V jednom železničním voze

bylo naloženo 58 tun zboží. Vykládku, resp. překládku prováděli pracovníci ČD Cargo ze střediska logistických služeb v Havlíčkově Brodě. V loňském roce jsme takto vlastními kapacitami zajistili železniční přepravu a překládku tašek v Praze-Libni a Plzni-Koterově a také cihel v Horním Dvorišti a Pelhřimově. Za úspěšnou realizaci těchto přeprav tak patří poděkování pracovníkům středisek logistických služeb v Českých Budějovicích, Trutnově a Havlíčkově Brodě. Je pozitivní, že se překládka zboží daří zajišťovat bez objednávání externích kapacit.

V brzké době by měly být realizovány další přepravy, opět do jižních Čech. Zde budou využiti zaměstnanci a mechanizace střediska logistických služeb v Českých Budějovicích. Prozatím se nám daří prosazovat při jednorázových přepravách na větší stavby, ale v jednání jsou i přepravy stavebnin pro menší odběratele, resp. na rozvoz.

Text a foto: Michal Roh

Píše se o nás

Dvě největší města České republiky, Praha a Brno, vydávají pravidelně svoji ročenku dopravy. Jsou to velmi zajímavé publikace, ze kterých se můžeme dozvědět řadu informací týkajících se zejména městské dopravy nebo stavu silničních komunikací.

Své místo zde má i představení rozvojových projektů v obou městech. Například v Brně je připravováno zno-

vuzprovoznění tramvajové tratě mezi Stránskou skálou a Lišní.

Z pohledu železniční dopravy je poměrně rozsáhlá část obou ročenek věnována příměstské integrované dopravě. Například v Praze přepraví každý pracovní den 22 linek PID přes 120 tisíc cestujících, přičemž nejvíce jsou využívány linky do Benešova, Kolína a Berouna. S oběma vydavateli jsme navázali spolupráci a nedílnou součástí obou ro-

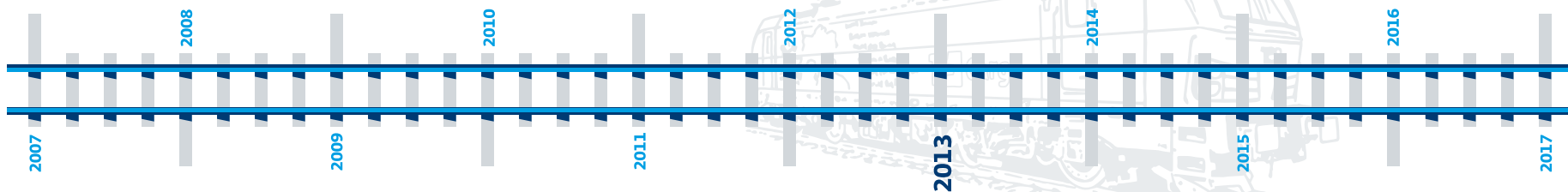
čenek se staly kapitoly věnované nákladní dopravě ČD Cargo v Praze a v Brně. Čtenáři se v nich mohou seznámit s objemem nakládky a vykládky v jednotlivých stanicích, s počty výchozích a končících vlaků a také s různými zajímavostmi z nákladní dopravy.

V elektronické podobě jsou ročenky k dispozici na www stránkách: <http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/dopravni-inzenyrstvi/rocenky> a <https://www.bkom.cz/informacni-centrum/rocenky-dopravy-brno-15>.

Text: Michal Roh
Foto: Michala Bílková



175 let tradice v nákladní dopravě



ČD Cargo – rok 2013

26. prosince 2012 přednesl předseda představenstva ČD Cargo na Žofinském fóru přednášku na téma přepravy jednotlivých vozových zásilek. Mimo jiné v ní řekl: „Když vláda prohlašuje, jak chce náklady přesunout na železnici, tak se ty podmínky musí změnit. Naši zákazníci říkají, že mají železnici rádi, ale nemůžeme být dražší.“

nejvýznamnější změnou bylo snížení počtu provozních jednotek o tři a snížení počtu provozních pracovišť o pět. Od 1. dubna tak zanikly provozní jednotky Plzeň, Nymburk a Olomouc a jejich obvod byl začleněn do stávajících jednotek. K další organizační změně došlo k 1. červnu, kdy byl úsek provozu rozdělen do dvou částí – na samotný provoz a opravárenství. V tomto roce

přahána. V březnu se frekvence provozu lokomotiv řady 363.5 v Maďarsku výrazně navýšila. Pro projekt „Omarska“, tzn. pro přepravy železné rudy z Bosny do České republiky a Polska, bylo nasazeno šest lokomotiv řady 363.5. Hnací vozidla ČD Cargo zajišťovala výkon na úseku Gyékényes – Ostrava-Kunčice/Petrovice u Karviné a zpět, což představovalo vzdálenost cca 780 km v jednom směru bez přepřahu.

27. února 2013 se uskutečnila první přeprava na nákladní list CIM/SMGS z České republiky do Kazachstánu. Jednalo se o použití tohoto společného přepravního dokladu na přepravu vlaku s 42 kontejnerů z Mladé Boleslavi města do stanice Zaščíta. ČD Cargo patřilo již od počátku k dopravcům, kteří využití CIM/SMGS při přepravách na východ nabízeli a propagovali a postupně posilovali svoji pozici v těchto obchodních případech. Přeprav automotive na východ se týkalo i založení dceřiné společnosti ČD Interport na jaře 2013.

Společnost ČD Cargo organizovala ve dnech 22. – 23. května celoevropské společné zasedání zástupců členských železnic CER (Společenství evropských



Plynulost provozu zejména v severních Čechách poznamenaly červnové povodně. Takovéto úrovně dosáhl stav Labe v Ústí nad Labem v úterý 4. června dopoledne. Zatímco ústecké hlavní nádraží fungovalo v nouzovém režimu, po železničním mostě, spojujícím Střekov se západním nádražím, probíhala i nákladní doprava. V následujících hodinách byla však trať do Lysé nad Labem (úsek Štětí – Mělník) zaplavena a most tak sloužil jen pro mimořádnou povodňovou linku, spojující odříznutý Střekov se zbytkem města. **Foto: Jiří Rubeš**

a to napříč komoditami. 21. května 2013 došlo k obnovení nákladní dopravy přes hraniční přechod Královce – Kamienna Góra. V tento den přijel z Polska první vlak s černouhelnými kaly z polského Wałbrzychu s určením do elektrárny v Poříčí.

Téměř unikátní přepravou bylo zajištění odvozu vyhořelého jaderného paliva z reaktoru společnosti ÚJV Řež do

Ve dnech 13. – 15. dubna 2013 jsme přes naše území přepravili lokomotivu Vectron s číslem 00 00 5170 034-0. Vectron v té době ještě nebyl schválen k provozu na tratích SŽDC. Kromě několika přeprav zahraničních vozidel na zkušební okruh do Velimi (např. italskou vysokorychlostní jednotku ETR 400.01) jsme realizovali přepravu čtyř úzkorozchodných motorových vozů rumunské výroby MBxd2 (u nás jako M 27.0) pro dopravce JHMD. Přepravy z Jindřichova Hradce do Českých Budějovic se odehrály v květnu 2013. Dodejme, že z modernizace o mnoho let později vzešly dnes nechvalně proslulé „hašišbedny“. V tomto roce jsme přepravovali také kolejnice na výstavbu nové trasy pražského metra do Motola. Cílovou stanicí pro třínečkové kolejnice se staly Hostivice.

V kombinované dopravě jsme se změnou technologie podíleli na otevření nového terminálu operátora METRANS v České Třebové. 7. dubna dojel do terminálu v Lovosicích první vlak se silničními návěsy s tabulovým sklem pro firmu AGC Teplice. Jeho výchozí stanicí bylo belgické Charleroi. 12. května projel přes Českou republiku první vlak s návěsy LKW Walter v relaci Rostock – Vídeň. Bohužel tento projekt nebyl úspěšný a provoz vlaků byl ukončen.

Text: Michal Roh



V roce 2013 se uskutečnila celá řada vojenských přeprav. Jednou z nejzajímavějších byl návoz nizozemské armády na cvičení do vojenského prostoru ve Vyškově na Moravě. **Foto: Michael Andrie**

A právě v roce 2013, konkrétně od 1. března tohoto roku, došlo k významné podpoře železnice zvýšením slevy za použití železniční dopravní cesty vlaky s jednotlivými vozovými zásilkami z 15 na 55 %. V tiskové zprávě ministerstva dopravy se uvádí: „Společně se SŽDC tímto rozhodnutím motivujeme soukromé dopravce, aby se i oni zapojili do boje o udržení převážení zboží na železnici.“ I přes toto snížení, muselo v roce 2013 ČD Cargo pokračovat v další restrukturalizaci, jejíž výsledky měly pozitivní dopad na celkové výsledky hospodaření společnosti. Příslušná realizovaná opatření byla zaměřena na zlepšení nákladové efektivity a snížení provozních nákladů přeprav, kde bylo dosaženo významných úspor provozních nákladů bez negativních dopadů do tržeb nebo do velikosti obsluhovaného území. Tou asi

došlo také k dalším změnám ve vedení společnosti – novým předsedou představenstva se od 26. srpna 2013 stal Oldřich Mazánek. Další změny pak následovaly.

Leden 2013 se dá považovat za přelomový z pohledu nasazení lokomotiv ČD Cargo v zahraničí. 27. ledna došla lokomotiva 363.517 s vlakem vozů Shimms až do slovinské pohraniční přechodové stanice Hodoš. Odtud prázdné vozy putovaly k nakládkě do přístavu Koper. Další jízdy pak proběhly v měsíci únoru. Jen o několik dnů dříve projelo bez přepřahu pohraniční přechodovou stanicí Petrovice u Karviné dvojice polonizovaných lokomotiv 130.018 + 019 s uhelným vlakem z Louk nad Olší do Polska. Bohužel do dnešního dne se příliš mnoho podobných jízd neuskutečnilo a většina vlaků je na státní hranici pře-



Přeprava úzkorozchodných vozů JHMD z Jindřichova Hradce

Foto: Martin Boháč

železničních a infrastrukturních podniků se sídlem v Bruselu) a evropských celních správ.

V oblasti IT došlo v roce 2013 také k několika přelomovým událostem. Například 4. března byly spuštěny nové informační systémy DISC a PRIS. 31. října byla dokončena implementace nového Provozní obchodního informačního systému PROBIS. Celková hodnota finanční podpory z OPD činila 72,2 mil. Kč (z toho v roce 2013 57,8 mil. Kč). Ve vztahu k opravárenství byla významná změna systému periodických oprav nákladních vozů z časového na výkonový.

V oblasti obchodu byl díky agresivnější obchodní politice téměř naplněn plán, a to i přes ztrátu přeprav energetického uhlí do elektrárny Chvaletice. Za rok 2013 bylo vlaky ČD Cargo přepraveno 70,2 mil. tun zboží. Podařilo se získat celou řadu nových přeprav,

přístavu Gdynia k další přepravě po moři. Vlak sestával ze tří vozů Bc pro průvodce a ozbrojený doprovod a čtyř vozů Sgnss s nákladem.



Do odklonové vozby na jihu Čech zasáhl mimo jiné modrý „čmelák“ 771.182. **Foto: Michal Roh ml.**



První vlak z Královce do elektrárny Poříčí odvezlo 21. května 2013 dvojice lokomotiv 742. **Foto: Michal Roh**

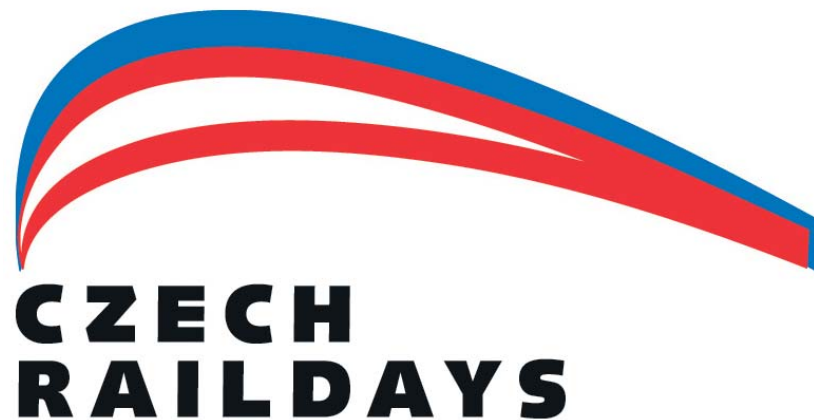
Czech Raildays 2017

Mezinárodní veletrh drážní techniky, výrobků a služeb pro potřeby železniční a městské kolejové dopravy Czech Raildays se opět po roce konal v Ostravě, v prostorech tzv. komerčního obvodu. Letošní veletrh odstartoval v úterý 13. června v dopoledních hodinách manažer veletrhu Ing. Stanislav Zapletal. Již 18. ročník této akce trval do čtvrtka 15. června.

Z pohledu ČD Cargo přinesl letošní ročník řadu změn. Tou patrně nejvýznamnější bylo „přenesení“ našeho stánku z výstavní haly na venkovní volnou plochu. Veletržní stánek představoval hlavním zázemí pro obchodní jednání a společenská setkání. U příležitosti 10. výročí vzniku ČD Cargo byla pro návštěvníky připravena speciální prezentace v železničním nákladním

vagónkou v Popradu. Tuto řadu vozů nyní ČD Cargo již běžně nasazuje s kontejnery nebo paletami Innofreight na přepravy hnědého uhlí, hutních výrobků nebo v poslední době i železné rudy. Na přepravy hutních výrobků – bram nebo rour se používají speciální paletové nástavby Innofreight s klanci.

Kolejiště na volné ploše vždy láká



Předseda představenstva pan Ivan Bednářík před reklamním billboardem připomínajícím 10. výročí vzniku ČD Cargo

Veletrh Czech Raildays navštěvuje každý rok stále více návštěvníků. Nejedná se pouze o odborníky z branže, fanoušky, ale také o studenty dopravních škol. Veletržní místo je totiž nejen

voze Habbilnns. Cílem této prezentace bylo chronologické připomenutí důležitých a významných mezníků v historii ČD Cargo. Ve voze byla nainstalována

nejvíce návštěvníků. I v letošním roce zde bylo možné shlédnout řadu novinek – lokomotiv, vozů, vozidel městské hromadné dopravy i traťových



Pohled dovnitř upraveného vozu Habbilnns s designovou prezentací „Jak šel čas“

strojů a mechanismů. Např. český výrobce CZ LOKO zde prezentoval lokomotivy z typové řady EffiShunter, konkrétně typy 700 a 1000 a také lokomotivu EffiLiner 3000, první elektrickou lokomotivu západní provenience, která v Česku prošla komplexní

Nürnberg – Ingolstadt – München, zkráceně označovanou jako NIM Express. Dalším zajímavým exponátem byl vůz na údržbu trakčního vedení SŽDC od rakouského výrobce, společnosti Plasser & Theurer. Ten je speciálně upraven pro kontrolu, údržbu

Veletrh Czech Raildays navštěvuje každý rok stále více návštěvníků. Nejedná se pouze o odborníky z branže, fanoušky, ale také o studenty dopravních škol.

modernizací. Dvousystémový, čtyřnápravový EffiLiner 3000 je primárně určen pro dálkovou přeshraniční vozbu nákladních vlaků na napětových soustavách 3 kV DC a 25 kV AC v Česku a dalších evropských zemích. Stroj představený na Czech Raildays již využívá dopravce IDS Cargo. Návštěvníkům byla prezentována také lokomotiva 102 pro dopravce DB Regio vyrobená společností Škoda Transportation. Lokomotivy jsou spolu se speciálními patrovými vozy určené pro mezikregionální dopravu na trase

a opravu trakčního vedení. Další novinkou, do které v poslední době společnost SŽDC investovala, byla diagnostická jednotka nedestruktivní diagnostiky tratí.

V průběhu veletrhu měli zájemci možnost zúčastnit i doprovodného programu, např. prezentací na odborné konferenci v hotelu Clarion. Přednášky, které na konferenci zazněly, byly vázány na problematiku infrastruktury a technickou oblast dopravy.

Text a neoznačená foto: Michala Bílková

Veletrh pořádají:

M-Press plus, s.r.o.

Railway Builder, s.r.o.

Správa železniční dopravní cesty, s.o.

České dráhy, a.s.

ČD Cargo, a.s.



Velkou část veletrhu Czech Raildays zaujala venkovní expozice se stroji na kontrolu a údržbu tratí.

skvělou formou setkávání s obchodními partnery a pro navazování nových kontaktů s potenciálními zákazníky a dodavateli, ale i zajímavým místem pro nábor nových zaměstnanců nebo prezentaci firmy studentům – potenciálním zaměstnancům.

také plochá TV obrazovka, na níž mohli účastníci veletrhu sledovat několikaminutovou smyčku videa zobrazující také motivy z desetileté historie ČD Cargo. Dalším venkovním exponátem byl univerzální plošinový vůz řady Sggrss, tzv. InnoWagon, vyrobený



K výstavnímu stánku ČD Cargo neodmyslitelně patří usmívající se hostesky.



Původem belgická lokomotiva označená jako 365.001 je určena pro provoz nejen na tratích SŽDC. Lokomotiva 102.004 je určena pro osobní vlaky v Bavorsku.

Foto: Martin Boháč

Nedoprovázené železniční přepravy silničních návěsů – historie, současnost a budoucnost (3)

V současné době provozuje ČD Cargo tyto pravidelné linky přepravující silniční návěsy:

Lovosice – Duisburg (5 párů týdně), ve spolupráci s DB Cargo a společností Bohemiakombi. Na tomto spoji jezdí více autodopravců podle aktuální poptávky, pravidelnými zákazníky jsou například firmy Ewals, Upline, ČSAD Ostrava, P&O a další. Některé návěsy z tohoto vlaku pokračují ve skupinách vozů návaznými vlaky až do Ostravy.

Lovosice – Hambrug-Bilwerder (3 páry týdně), přepravující především návěsy operátora DB SCHENKER (dříve Hangartner). Součástí přeprav pro hračkářskou firmu Lego do a ze

ter. Jedná se o prodloužení linky z Rostocku, některé zásilky jsou připojovány v České republice, jezdí přibližně 3 x 18 návěsů týdně. Vozy s návěsy jsou připojovány na konvenční vlak „Dracula“. Návěsy jezdí v obou směrech.

Zatím jediným zaniklým spojem je vlak **Charleroi (v Belgii) – Lovosice** a zpět, který jezdil jednou týdně v období březen 2013 – listopad 2014, a který přepravoval výhradně speciální návěsy dopravce Lannutti pro přepravy tabulového skla sklářské firmy AGC. Po překládce ze železnice obsluhovaly tyto návěsy sklárny v Teplicích a v Kryrech, kam přepravovaly tabulové sklo jako polotovary pro výrobu dalších sklářských výrobků. Pro přepravy byly



Skupina vozů s návěsy Ewals v Praze-Libni 28. února 2014 na cestě z Lovosic do Paskova

Foto: Martin Boháč

délky vlaků umožňující provážení vlaků o délce 740 m, elektrizace střídavým systémem 25 kV/50 Hz (případně v některých zemích zavedeným systémem 15 kV 16,7 Hz), zajišťující spolehlivé přivedení výkonu k lokomotivám nákladních i osobních vlaků, dostatečný průjezdný profil umožňující přepravu všech typů návěsů a výměnných nástaveb a též moderní zabezpečovací zařízení pro vysoké využití kapacity železniční infrastruktury. Teprve kombinace těchto čtyř klíčových parametrů vytváří z železnice výkonný a efektivní systém, který je schopen nahradit konvenční dálniční a silniční síť a převzít tak část výkonů přímé silniční dopravy.

Výzvou pro železniční dopravce a operátory intermodální dopravy je investice do patřičně rozsáhlého parku tzv. kapsových železničních vozů, pro železniční přepravy návěsů nezbytných. Těmito vozy dnes v Evropě disponuje jen omezené množství provozovatelů a pro zvýšení podílu intermodální přepravy na celkových výkonech je nutné, aby jich na trhu byl k dispozici dostatek. Nicméně i toto je při vhodné zvolené strategii železnice řešitelné a nemělo by pro rozvoj intermodální dopravy znamenat žádnou závažnou překážku. Další nutnou podmínkou je větší rozšíření

intermodálních návěsů mezi silniční dopravce.

Na závěr je ještě možno uvést, že v Evropě vznikla řada systémů nevyžadujících pro železniční přepravy speciálně upravené návěsy. V zásadě je možné je rozdělit na systémy využívající klasickou vertikální překládku návěsů a již zavedené nebo modifikované kapsové vozy a na systémy s tzv. horizontální překládkou, které vyžadují zcela nově vyvinuté železniční vozy a speciálně vybavená překladiště.

Z posledně jmenovaných laboratorní stádium překonaly jen dva systémy, známé pod obchodním názvem CargoBeamer a Modalohr. V prvním případě jsou vozy systému vybaveny odnímatelnou ložnou částí (košem) pro umístění běžného návěsu, kterou je možno na speciálně vybaveném překladišti horizontálně manipulovat mezi vozem a plochou, resp. mezi vozy navzájem (např. mezi různými rozchody). Košem lze manipulovat i běžnými překládacími mechanismy pro vertikální překládku. U systému Modalohr jde o horizontální překládku návěsu pomocí speciálního otočného mechanismu, který je přímo součástí železničního vozu. Ačkoli oba tyto systémy představují slibnou cestu, jak ještě více sblížit železniční a silniční dopravu, stále se ani jeden z nich neprosadil ve větším měřítku a zůstávají v provozu pouze na několika málo vybraných linkách, především v transalpském tranzitu. Jiným nekonvenčním způsobem intermodální přepravy návěsů je systém Railrunner, který je přepravuje bez železničních vozů pouze na speciálních železničních podvozcích. Tento systém dlouhá léta úspěšně funguje ve Spojených státech, ale evropské pokusy stále nejsou příliš výrazné.

Martin Boháč



Lokomotiva 363.507 ČD Cargo projíždí s Draculou a silničními návěsy LKW Walter stanicí Šafa.

Foto: Peter Melicher

skladu v Jirnech u Prahy a návěsy jsou jejími polotovary i hotovými výrobky vytěžovány v obou směrech.

Rostock – Brno, 6 párů vlaků a sedmý pár je připravován. Jediným zákazníkem je v tomto případě společnost LKW Walter a ČD Cargo vystupuje jako operátor vlaku v celé jeho trase. Novinkou je od června nasazení lokomotivy řady 383 ČD Cargo na celou trasu z Brna až do Rostocku, a to ve společném oběhu s lokomotivami řady 189 DB Cargo.

Brno – Curtici, opět pro LKW Wal-

ter. Jedná se o prodloužení linky z Rostocku, některé zásilky jsou připojovány v České republice, jezdí přibližně 3 x 18 návěsů týdně. Vozy s návěsy jsou připojovány na konvenční vlak „Dracula“. Návěsy jezdí v obou směrech.

ter. Jedná se o prodloužení linky z Rostocku, některé zásilky jsou připojovány v České republice, jezdí přibližně 3 x 18 návěsů týdně. Vozy s návěsy jsou připojovány na konvenční vlak „Dracula“. Návěsy jezdí v obou směrech.

Personální oddělení odpovídá

Máme prázdninový a dovolenkový čas, a tak je třeba našim zaměstnancům, kteří jsou držiteli zaměstnaneckých jízdních výhod (tzv. režijek) a využívají i ty zahraniční, připomenout několik informací, které společnost ČD Cargo obdržela z gestorského útvaru oblasti zaměstnaneckých jízdních výhod – odboru personálního GR ČD, a.s.

1) S účinností od 1. 1. 2017 se stala společnost **Matterhorn Gotthard Bahn AG (MGB)** součástí Schweizer Privatbahnen (SP).

Z důvodu podání původní mylné informace zastupci železniční společnosti SP, upřesňujeme:

- na tratích MGB (Matterhorn Gotthard Bahn AG) lze využít jízdenku FIP SP nebo zakoupit jízdenku se slevou 50 % na základě předložení mezinárodní průkazky na slevu jízdného,
- na trati Visp - Zermatt – Gornergrat (Gornergrat-Bahn = GGB) lze zakoupit jízdenku se slevou 50 % na základě předložení mezinárodní průkazky na slevu jízdného (tj. není možné využít jízdenku FIP SP).

2) S účinností od 11. června 2017 se zavádí ve vlacích osobní přepravy společnosti DB AG nová omezení využití volných jízdenek FIP. Tato omezení se týkají uvedených spojů v úsecích, které jsou zveřejněny na portále ČD Cargo. Jmenované zakázané dny se vztahují na příslušný den v týdnu nezávisle na tom, zda tento den připadne na svátek nebo ne. Držitelé volných jízdenek FIP v uvedených vlacích budou při předložení jízdenky FIP považováni za cestujícího bez platného jízdního dokladu a budou požádáni o zaplacení jízdného dle předepsaného tarifu.

Omezení se také týkají jízdních dokladů FIP s označením „bez příplatku“ nebo „služební cesta“. Dále není možné ve zmíněných vlacích použít průkazku FIP na 50% slevu jízdného.

Tato omezení platí od 11. června 2017 do 9. prosince 2017, kdy budou nahrazena novým zněním.

3) V případě cestování sezónními spoji 1481/1480 a 1471/1470 při průjezdu Rumun-

skem a Bulharskem nebudou **Rumunské železnice (CFR) ani Bulharské železnice (BDŽ) ve výše uvedeném sezónním spoji akceptovat jízdenky FIP a OSŽD se 100% slevou, včetně mezinárodních jízdních dokladů vydaných pro účely pracovní cesty po území CFR nebo BDŽ.** Ostatní doklady NRT (včetně jízdenky zakoupené na základě předložení mezinárodní průkazky FIP na slevu 50 %) a RPT jsou akceptovány bez omezení.

4) Odbavení držitelů zahraničních jízdních výhod do přímých sezónních vozů Praha – Bar a zpět. Pro období od 18. 7. 2017 do 3. 9. 2017 platí v sezónních spoji ČD pro držitele zahraničních jízdních výhod níže uvedené ceny rezervacních dokladů. Ceny jsou stanoveny fixně v eurech, pro přepočítání na CZK se použije jednotný železniční kurs (JŽK).

Držitelé jízdenek FIP nemají nárok na GS slevu lůžkových příplatků dle čl. 72.3 Zvláštního ujednání ČD pro mezinárodní přepravy (ZUJ). V případě, že si cestující – držitel jízdenky FIP zakoupí

příplatek s GS slevou, bude povinen si doplatit do plné ceny rezervacního dokladu u průvodce lůžkového vozu (netýká se jízdenek zakoupených na základě předložení mezinárodní průkazky FIP 50 %). Výše uvedené pravidlo se nevztahuje pouze na následující vyjmenované termíny, kdy lze GS slevu použít i v rámci prodlouženého předprodeje již od 25. 4. 2017:

Praha – Bar (EC/173/341/431) na data odjezdů z Prahy 18. 07. 2017, 29. 08. 2017, 01. 09. 2017

Bar – Praha (D/430/340/172) na data odjezdů z Baru 20. 07. 2017, 23. 07. 2017

Další podrobnější a bližší informace, včetně tabulky nárokovatelnosti na zahraniční jízdenky FIP, získají zaměstnanci v prostředí portálu ČD Cargo, umístění stránky: Interní normy/PER-personální/Směrnice/Oblast zaměstnaneckých benefitů/Zaměstnanecké jízdní výhody/Informace k oblasti zaměstnaneckých zahraničních jízdních výhod.

Věra Drncová



První pravidelný vlak kombinované přepravy se silničními návěsy s tabulovým sklem pro AGC Teplice přijel z belgického Charleroi do Lovosic 7. dubna 2013.

Foto: Jaromír Cabalka

Mimořádné události na železnici (13)

Ze skutečností uvedených ve zprávě za rok 2016 vyplývá:

- Celkový počet mimořádných událostí ve srovnání se stejným obdobím roku 2015 klesl o 6 %, v porovnání s rokem 2014 pak o 17 %. Je nutno ale zmínit, že se změnou služebního předpisu Správy železniční dopravní cesty D17 jsme od 1. března 2015 přestali mezi mimořádné události počítat roztržení vlaku nákladní dopravy, která tvořila nemalou součást evidence.
- Celková výše vzniklé škody je v porovnání s rokem 2015 nižší o 34 % a ve srovnání s rokem 2014 o více než 20 %.
- V porovnání s rokem 2015 je patrný výrazný pokles výše škody způsobené z viny zaměstnanců ČD Cargo. V roce 2015 způsobili zaměstnanci škodu téměř čtyřikrát vyšší než za rok 2016.
- V roce 2016 došlo v porovnání s přechodnými obdobími pouze k jedné závažné nehodě, jejíž výsledná škoda je odhadována na 18,66 mil. Kč. Tato skutečnost výrazně ovlivnila výši celkové škody za rok 2016.



Dobronín – Jihlava 26. 05. 2016

- Žádné usmrcení osoby nebylo s odpovědností ČD Cargo.
- Zaměstnanec ČD Cargo má spoluodpovědnost za vznik jednoho střetnutí posunového dílu se silničním vozidlem na úrovňovém křížení pozemní komunikace s dráhou, a to na dráze-

vlečce Cukrovary TTD – České Meziříčí.

- Žádná mimořádná událost nebyla způsobena systémovou chybou.

Tolik stručné shrnutí statistiky za rok 2016. Na závěr si jen připomeneme tu nejzávažnější mimořádnou událost,

kteřá se v roce 2016 z pohledu výsledné vzniklé škody stala.

26. května 2016 v 6:35 hod. došlo mezi železničními stanicemi Dobronín a Jihlava za jízdy vlaku nákladní dopravy Pn 62800 v km 201,433 k vykolejení posledního drážního vozidla řady Uacs č. 84 54 930 7158-1 první nápravou předního podvozku vpravo a k jeho následné jízdě ve vykolejeném stavu až do km 199,639, kde na výhybce č. 49 došlo k převrácení drážního vozidla na pravý bok. Následkem toho došlo k rozvěšení s předcházejícím drážním vozidlem řady Uacs č. 33 51 930 8031-4 a k vykolejení zadní nápravy tohoto předposledního drážního vozidla. Při mimořádné události bylo výrazně poškozeno zařízení provozovatele dráhy. Škoda vzniklá z této mimořádné události je odhadována ve výši 18,66 mil. Kč. Příčinou vzniku byla technická závada ložiska pravého kola dvojkolí č. 4 nákladního vozu řady Uacs č. 84 54 9307 158-1, kde po destrukci zadního ložiska a poškození předního ložiska došlo k ukroucení čepu dvojkolí. Ačkoli se jednalo o drážní vozidlo soukromého

držitele (držitelem je společnost ŽPSV, a.s.) má ČD Cargo na základě ustanovení zákona obecnou odpovědnost za vznik. Náklady související s touto mimořádnou událostí jsou uplatňovány u pojišťovacího ústavu v rámci povinného pojištění dopravce vyplývajícího ze zákona.

Jak jsem se už zmínil, je v převážné většině celkový pohled na vývoj nehodovosti ovlivněn především následky mimořádných událostí, a zejména pak výši vzniklé škody. Zde se projevují rostoucí náklady na odstranění následků mimořádných událostí vzhledem k tomu, že zařízení provozovatele dráhy i dopravců jsou modernizována a objevují se nová zařízení a nová vozidla. To vše se promítá do výsledné sumy způsobených škod.

Nezbývá než si přát, aby vývoj nehodovosti měl vždy jen klesající tendenci, čehož lze dosáhnout důsledných dodržováním všech stanovených pravidel pro bezpečné provozování dráhy a provozování drážní dopravy.

Jan Hnilica
Foto: Archiv ČD Cargo

Přeprava nových výměnných nástaveb Švýcarské pošty

V úterý 27. června přepravilo ČD Cargo v úseku Horní Lideč st.hr. – Cheb st.hr. ucelený vlak nových výměnných nástaveb pro Švýcarskou poštu. Nástavby byly vyrobeny ve slovenských Michalovcích ve firmě Kerex a směřovaly do Basileje (stanice určení Basel SBB).

Ve Švýcarsku se zařadí do flotily více než 1 200 nástaveb provozovaných Švýcarskou poštou. Švýcarská pošta, v němčině používající obchodní název Die Schweizerische Post, ve francouzštině La Poste Suisse, v italštině La Posta Svizzera a v retorománštině La Posta Svizra, má svou páteří síť vnitrostátních poštovních i celovozových v systému tzv. door-to-door přeprav postavenou na intermodální dopravě s využitím výměnných nástaveb. Systém je ve spolupráci s SBB Cargo

provozován firmou Post Logistics mezi pěti centry pro listovní zásilky v Curychu-Müllingenu, Härkingenu, Landquartu, Brigu a Eclépens a třemi centry pro balíkové zásilky Härkingenu, Daillens a Frauenfeldu. Tato tři balíková centra slouží zároveň jako terminály poštovní intermodální dopravy, přičemž Frauenfeld a dále Landquart obsluhují východ země, Härkingen střed a Daillens západ a doplňována jsou ještě terminálem Cadenazzo v kantonu Ticino na jihu země.

Používané výměnné nástavby jsou rozměrovou alternativou dvacetistopým kontejnerům a mají dovolenu maximální hmotnost 16 tun. To je sice méně, než je běžná hmotnost námořních kontejnerů, nicméně pro přepravy poštovního a spotřebního zboží tato hodnota plně dostačuje. Železniční přepravy výměnných nástaveb se ode-

hrávají především ve dvou směrech, a to východo-západním, tedy Landquart – Frauenfeld – Daillens a severojižním Härkingen – Cadenazzo. To je pochopitelně logické, neboť využití železnice má význam u silnějších konsolidovaných toků zboží na delší vzdálenosti, kterých se v relativně malém Švýcarsku přeci jen tolik nenabízí. Švýcarská pošta kromě toho nabízí své intermodální terminály a spoje mezi nimi i dalším zákazníkům a přepravcům, tedy nejen těm, využívajícím její poštovní služby.

SBB Cargo provozuje pro svého poštovního partnera denně 21 vlaků pro listovní zásilky a 38 vlaků pro balíkové zásilky a dlouhodobý ukazatel přesnosti jízdy těchto vlaků dosahuje dle dostupných údajů dopravce velmi vysoké hodnoty 98,3 %. Pro poštovní přepravy jsou ve Švýcarsku kromě vý-



měnných nástaveb využívány i konvenční kryté vozy, které též vlastní a provozuje poštovní podnik, nicméně podle všeho jsou postupně z provozu vytlačovány výměnnými nástavbami, které přeci jen umožňují jednodušší manipulaci se zásilkami. Pro zajímavost můžeme též uvést, že Švýcarská pošta zaměstnává 17 200 zaměstnanců a denně doručuje několik milionů zásilek.

Posilování flotily výměnných nástaveb souvisí i s globálním trendem, kdy poštovním podnikům na jedné straně ubývá tradičních listovních a peněžních zásilek, které jí odebírají nové elektronické komunikační technologie, ale naopak roste objem přeprav balíkového zboží, a to díky rozvoji prodeje spotřebního zboží prostřednictvím tzv. e-commerce. V tomto segmentu přeprav ale poštám konkuruje řada globálních doručovacích firem (které jsou ale často samy součástí velkých poštovních skupin, ukázkovým příkladem je firma DHL jakožto dceřiná firma německé Deutsche Post) a pošty musejí tomuto konkurenčnímu tlaku přizpůsobovat svoje obchodní i distribuční systémy.

Určitou zajímavostí je, že výměnné nástavby Švýcarské pošty jsou kromě žlutobílého korporátního nátěru opatřovány různými reklamními slogany,

zpravidla jednoslovnými, upozorňujícími různými netradičními formami na široký záběr zboží a zásilek, které lze poštou přepravit. Nejnovější série, která v posledním červnovém týdnu projela přes naše území, nesla jakési slovní hříčky, spojující názvy různých švýcarských měst a různých předmětů, nejčastěji hudebních nástrojů. Šlo například o tato spojení: Bellmundharmonika, tedy Bellmund + mundharmonika (doslova ústní neboli česky foukací harmonika), Landquartett, tedy Landquart + quartett, Zollikontrabass, Zollikon + kontrabass, Baselfiestick, Basel + selfiestick nebo Uetikontaktisen, Uetikon + kontaktisen (česky kontaktní čočky) a řadu dalších.

O přepravách výměnných nástaveb ze slovenské firmy Kerex k západoevropským příjemcům jsme již jednou psali, a to v květnovém čísle v roce 2013. Tyto přepravy jsou velice zajímavé i fotogenické a je jen škoda, že podobné vlaky, stejně jako s nástavbami DHL, jsou na našich kolejích k vidění jen v případě přeprav nových nástaveb k západoevropským provozovatelům a nikoli v pravidelném každodenním provozu s poštovními zásilkami.

Text a foto: Martin Boháč



Dva snímky zachycují průjezd uceleného vlaku nových výměnných nástaveb Švýcarské pošty v čele s lokomotivou 363.038 přes pražský „Most intelligence“ v úterý 27. června 2017.

Železnice v Evropě 6. díl (Maďarsko)

První železnice na území tehdejšího Uherska byly koněspřežné. Tou úplně první byla 11 km dlouhá dráha spojující města Pešť a Köbánya (dnes součást hlavního města) z roku 1827, ta druhá se nacházela na území dnešního Slovenska a spojovala města Bratislavu, Trnavu a Sereď (dokončená 1846).

Také první parostrojní železnice má velkou spojitost se Slovenskem. Stala se jí totiž trať mířící z Budapešti k severu do Vácu a odtud přes Stúrovo do Bratislavy s napojením do hlavního města tehdejší monarchie – Vídně. Nové tratě pak přibývaly jak houby po dešti. Při jejich výstavbě byla uplatňována zásada, že tratě budou paprskovitě vybíhat z Budapešti. V roce 1868 vznikly Maďarské královské státní dráhy MÁV (Magyar Királyi Államvasutak), první státní dráhou se stala trať z Budapešti přes Hatvan do Salgótarjanu dokončená v tomtéž roce. Postupně se rozběhla i výstavba místních tratí. Rozsah uherských nebo chcete-li maďarských tratí, poklesl po podepsání Trianonské dohody a vzniku samostat-



Významný podíl v nákladní dopravě představují tranzitní vlaky z Balkánu do západní Evropy. Foto: Michal Roh ml.

roky 2006 a 2008. Na počátku prvního uvedeného došlo k vyčlenění segmentu nákladní dopravy do samostatné společnosti MÁV CARGO, v druhém jmenovaném roce pak ke vzniku nových

MÁV START, tak nákladnímu RCH. Později byly společnosti opět sloučeny do jedné s názvem MÁV START.

Společnost MÁV CARGO byla na základě rozhodnutí vlády v roce 2008 prodána rakouské společnosti Rail Cargo Austria a nový dopravce Rail Cargo Hungary (RCH) je největším maďarským nákladním dopravcem s tržním podílem okolo 60 %. Trh železniční nákladní dopravy byl v Maďarsku, ve srovnání s jinými zeměmi, liberalizován poměrně pozdě a ani dnes zde ještě nepůsobí tolik subjektů jako např. v České republice, Polsku nebo Rumunsku. Z těch nejvýznamnějších dopravců kromě RCH můžeme jmenovat AWT Rail HU Zrt., CER Hungary Zrt., DB Cargo Hungary, FLOYD Szolgáltató Zrt., GySEV Cargo, LTE Hungária Vasúti Árufuvarozó és Logisztikai Kft., METRANS Danubia nebo Train Hungary Magánvasút Kft. Výše uvedení dopravci se soustřeďují zejména na tranzitní zásilký ze západní

sáhlá síť úzkorozchodných tratí. Na severu a západě země se jednalo o lesní železnice, jihovýchod země pak patřil hospodářským úzkorozchodkám. Zatímco primárním posláním první kategorie drah byla přeprava dřeva z lesů k dalšímu zpracování, úkolem hospodářských drah byla přeprava zvířat, obilí a dalších zemědělských plodin. Zajímavým specifickým byly tzv. rybářské dráhy sloužící k návozu krmiva pro ryby přímo k rybníkům, k odvozu ryb při výloveh nebo k dovozu vápna do rybníků. I přesto, že většina úzkorozchodek již byla zrušena, na řadě míst v Maďarsku se úzkorozchodnými vláčky ještě můžeme svézt. Několik pozůstatků lesních železnic s turistickým provozem je v provozu např. v pohorích Mátra nebo Bükk, fragmentem hospodářské dráhy je trať nedaleko Balatonu sloužící dosud veřejné osobní dopravě. Rybníkářskou dráhu je možné navštívit např. u obce Tömörkény severně od města Szeged.



Dopravce GYSEV má dnes k dispozici i nejmodernější lokomotivy Vectron.

Foto: Peter Melicher



V nákladní dopravě na neelektrizovaných tratích v Maďarsku jsou dodnes bez problémů využívány „sergeje“ M62 včetně modernizované verze M62.3.

Foto: Michal Roh

ného Maďarska přibližně v současných hranicích.

Kromě MÁV, které dnes provozují cca 7 200 km železničních tratí (z toho je cca 2 660 km elektrizovaných střídavou soustavou 25 kV), je významnou společností – majitelem infrastruktury i dopravcem – GYSEV (Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút). 65,6 % akcií společnosti vlastní Maďarsko, 28,2 % Rakouská republika a 6,2 % firma STRABAG SE. Ve správě GYSEV je dnes 500 km tratí, přičemž jejich největší část leží na západě Maďarska. Většina tratí je dnes elektrizována střídavou soustavou 25 kV. K poslednímu rozšíření sítě GYSEV došlo v říjnu 2011, kdy bylo do MÁV převzato přes 200 km tratí.

Za přelomové pro maďarské železnice lze v jejich novodobé historii považovat

dceřiných společností s přesně vymezeným okruhem činností. Samotné společnosti MÁV zůstala správa infrastruktury a stala se lídrem celého holdingu. Z významnějších dceřiných společností pak můžeme jmenovat tyto:

MÁV START – společnost provozující osobní dopravu

MÁV TRAKCIÓ – společnost vlastníci a pronajímající elektrické a motorové lokomotivy

MÁV GÉPÉSZET – společnost zabývající se opravárenstvím kolejových vozidel

MÁV NOSZTALGIA – společnost zabývající se provozem nostalgických historických vlaků a provozováním železničního muzejnictví

Společnost MÁV TRAKCIÓ pronajímala vozidla jako osobnímu dopravci

Evropy na Balkán a opačným směrem. „Soukromými“ vlaky je pak přepravováno obilí, chemické produkty, koks nebo i osobní automobily. Ve vztahu k automotive je aktivní např. dopravce DB Cargo Hungary, který zajišťuje i obsluhu vleček výrobních závodů Audi v Győru a Mercedes v Kecskemétu.

Pro nás je pozitivní skutečnost, že velmi intenzivně v Maďarsku rozvíjí svoji činnost dopravce CARBO RAIL, s.r.o., se kterým úzce spolupracuje naše dceřiná společnost Generálne zastúpenie s.r.o. a díky této kooperaci se podařilo získat řadu nových obchodních případů. Dodejme, že výše uvedený dopravce pro nás zajišťuje např. vozbu vlaku Dracula na maďarském území. V Maďarsku existovala velice roz-

Zajímavým dopravním systémem je příměstská železnice BHÉV (Budapesti Helyiérdekű Vasút) v Budapešti. Tvoří jej čtyři oddělené linky o délce 104 km, rozchodu 1 435 mm a se stejnosměrným napájením 1 000 V. A aby byl popis maďarské železniční sítě úplný, nesmíme vynechat zmínku o 3,7 km dlouhé ozubnicové dráze v Budapešti (Fogaskerekű vasút) z roku 1874 a o dětské železnici (Gyermékvasút) nacházející se na vrchu Széchenyi hegy v Budínských vrších. Měří 11,2 km a má rozchod 760 mm. Dráha byla vybudována maďarskou mládeží v letech 1948 – 1950 a i dnes tvoří děti a mládež většinu personálu dráhy.

Michal Roh

Ze zahraničí

BELGIE

„Pivní“ vlak zahájil provoz

Pilotní přeprava světoznámého piva Jupiler pod taktovkou belgického dopravce Lineas se uskutečnila 13. června 2017. Vlak byl vypraven z pivovaru AB InBev, který se nachází nedaleko Liege, do skladu maloobchodního řetězce Delhaize v Ninove. Frekvence vlaku je třikrát týdně a předpokládá se, že díky novému spojení dojde k odstranění 5 000 jízd nákladních automobilů za rok. Záměr vznikl díky unikátní spolupráci mezi pivovarem, obchodním řetězcem, dopravní společností Remitrans a rozvojovou agenturou pro Východní Flandry. Cílem je vytvořit ve Východních Flandrech do roku 2050 zdravé klima.

VELKÁ BRITÁNIE

Britská železniční nákladní doprava poklesla

Ze statistiky zveřejněné britským Úřadem pro železnice a silnice (ORR) dne 8. června 2017 je patrné, že došlo k 3% poklesu přeprav po železnici (při porovnání období 2016 – 2017/2015 – 2016). Od období 1997 – 1998, kdy bylo přepraveno 16,9 miliard čistých tunokilometrů (čtkm) se jedná o největší pokles (17,2 mld. čtkm). Železniční nákladní doprava od svého nejhoršího období v devadesátých letech rostla stabilně s vrcholem 22,7 miliard čistých tunokilometrů v období 2013 – 2014. Růst byl zapříčiněn zejména zvýšenými přepravami uhlí, které však z důvodu uzavírky uhelných elektráren činí v současnosti jen pouhých 8 % všech přeprav. Nejvyšší nárůst tak nyní vykazují vnitrostátní intermodální přepravy (nárůst o 6 %; 6,8 miliard čistých tunových kilometrů). Zvýšení přepravených objemů bylo též zaznamenáno u stavebnin (+7 %; 4,25 mld. čtkm). Pokles naopak zaznamenaly přepravy biomasy (– 8 %; 1,7 mld. čtkm), kovů (– 2 %; 1,5 mld. čtkm), nafty (– 3 %; 1,1 mld. čtkm) a mezinárodní přeprava jako celek (– 9 %; 0,4 mld. čtkm).

NĚMECKO

Němečtí železniční nákladní dopravci budou za užití infrastruktury platit méně

Dle nového tzv. „master“ plánu pro železniční nákladní dopravu, který byl zveřejněn německým federálním ministrem dopravy a digitální infrastruktury panem Alexanderem Dobrindtem 23. června 2017, budou nákladní dopravci v příštím roce platit za dopravní cestu méně (uvádí se 47 % snížení poplatku za dopravní cestu).

Cílem našeho západního souseda je přesunout více zboží na dopravu šetrnou k životnímu prostředí, zvýšit tržní podíl železnice a trvale posilovat průmysl. Za tímto účelem poskytne německá federální vláda 350 milionů eur v rámci rozpočtu na rok 2018.

Kromě toho jsou směřovány investice do rozšiřování infrastruktury, jako je například provozování vlaků o délce 740 metrů, digitalizaci a automatizaci posunu, rozřazování a sestavování vlaků.

Michal Vítěz, Michal Roh



Lesní železnice v Csömödér je dnes poslední úzkorozchodkou s pravidelnou přepravou vytěženého dřeva. Foto: Michal Roh ml.

Pro železo vznikla i zanikla, vlečka Kovohutě Mníšek

Mníšek pod Brdy patřil až donedávna mezi významná místa pro nákladní dopravu na železnici. Vlečka zdejších kovohutí, která v minulosti zajišťovala vysoký obrát vozových zásilek, byla bohužel v předloňském roce zlikvidována. A tak můžeme už jen vzpomínat.

Vlečka mníšeckých kovohutí byla vybudována v době největšího rozmachu těžby železné rudy na počátku padesátých let 20. století současně se zpracovatelským závodem, který byl potřeba na úpravu železné rudy. Zdejší ruda totiž obsahovala přibližně jen 25 % železa. Místo pro zpracovatelský závod na zpracování nekvalitní železné rudy, metodou tzv. hrudkování v hrudkovacích (rotačních) pecích bylo vybráno v blízkosti dolu Skalka na okraji města. Protože nádraží v Mníšku leží vysoko nad městem a spádové poměry vzhledem k plánovaným objemům přeprav bylo nutné co nejmínimalizovat, byla vlečka mníšeckých kovohutí připojena na železniční síť přes odbočnou výhybku ze širé trati v kilo-

metru 18,045 mezi stanicemi Mníšek pod Brdy a Čisovice. Vlečka dosahovala celkové délky přes tři kilometry a byla zakončena kolejovým rozvětvením přímo v areálu kovohutí. Zpracování nekvalitní rudy však bylo od začátku neefektivní a bylo jen otázkou času, kdy dojde k zastavení těžby na

Na dole Skalka dále probíhaly až do roku 1968 likvidační práce a pokusy těžít křemence jako přísadu pro zpracování hliníku. Ke zrušení vlečky tehdy nedošlo a hrudkovny se postupně přeorientovaly na výroby feroslitin, ocelových tryskacích písků, exotermických a izolačních materiálů, krystalického

Vleč 86797						
Lok. ř. 751 (T 478.1). Normativ hmotnosti S 400 tun						
Čisovice				19 32	50/35	XII/27
Odb. km 18,0 ...	5	19 37	3	40	30/35	
Kovohutě	14	19 54				
Úhrnem	19	+	3	= 0 hod. 22 min.		

Tabulka ze sešitového jízdního řádu z roku 1988 s údaji o jízdě vlečkového vlaku z Čisovic do Kovohutí v Mníšku pod Brdy

Sbírka: Michal Roh

přilehlém hlubinném dole Skalka a zrušení provozu mníšeckých hrudkovacích pecí. K tomu došlo koncem šedesátých let 20. století, když byla 27. října 1966 ukončena těžba železné rudy a následně pak v lednu 1967 byl ukončen i provoz hrudkovacích pecí.

křemíku a slévarenských slitin hliníku. Díky tomu zůstal závod v provozu a vlečka byla opět silně využívána. O významu vlečky svědčí i to, že na ní byla přímo z výroby dodána malá posunovací lokomotiva T 212.0603 (702.603), ke které byla později poří-



Obsluhu vlečky Kovohutí prováděly řadu let lokomotivy řady 751.

Foto: www.pacifickem.cz

zena ještě druhá lokomotiva T212.0564 (702.564). Obsluha vlečky byla prováděna vlečkovými vlaky ze stanice Čisovice náležitostmi ČSD, později ČD a ke konci provozu ještě ČD Cargo. Za parního provozu zajišťovaly vozbu těžkých nákladních vlaků na vlečku Kovohutě Mníšek především parní lokomotivy 534.0, po ukončení parního provozu je nahradily lokomotivy motorové trakce řady T478.1 (751).

Vše se změnilo po roce 1989, kdy začala výroba v kovohutích postupně klesat a část přeprav přešla na silnici. Z původních několika obsluh vlečky denně, zůstala nakonec jediná, a to podle potřeby. Posledním přepravovaným zbožím po vlečce zůstal hliníkový šrot, který občas doplnily vozy s textilem pro secondhand sídlící v areálu kovohutí, nebo železniční vozy k likvidaci. Konec výroby v kovohutích přišel v roce 2013. Likvidace obou vlečkových lokomotiv během září stejného roku předznamenala i blížící se konec železniční vlečky, jejíž část ležící mimo areál, už bývalých kovohutí byla na-

bídnuť městu Mníšek pod Brdy. To možná mohlo vlečku zachránit pro realizaci některého z řady návrhů na využití vlečky k osobní dopravě. Na nádraží to je v Mníšku z centra města ležela stejně jako areál kovohutí hned vedle města. Město tak mohlo získat další nádraží nebo vlakovou zastávku blíže centru. Nebylo by to však zadarmo, a tak místo přijetí cenové nabídky město souhlasilo s likvidací dráhy vlečky a vstupem zaměstnanců firmy provádějící likvidační práce na pozemky města. Za poslední den, kterým se historie vlečky mníšeckých kovohutí definitivně uzavřela, se dá považovat 8. listopad 2015, kdy byla dokončena fyzická likvidace odbočné výhybky vlečky z traťové koleje v mezistaničním úseku Čisovice – Mníšek pod Brdy.

Pro železo, které se u Mníšku těžilo, vlečka vznikla. Pro železo z vytěžených kolejnic během likvidace zase vlečka zanikla.

Martin Kalousek



Vjezd do areálu Kovohutí – stav v únoru 2014

Foto: Martin Kalousek

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 email 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.

Cargo

Foto měsíce



Vietnamská železniční síť měří zhruba 2 600 km a spravují ji Vietnamské státní dráhy (DSVN). Tvoří ji sedm jednokolejných tratí o rozchodu 1 000 mm. Nejdelší a nejdůležitější je spojnice Hanoj – Ho Či Minovo Město (Saigon) o délce 1 730 km. Poměrně silná je zde nákladní doprava a nákladní vlaky přepravují i velký objem spěšnin. V jejich čele můžeme dosti často spatřit lokomotivy řady D12 E dodané do Vietnamu kdysi věhlasnou lokomotivkou ČKD Praha. **Julius Přenosil** nám na archivním snímku z 24. března 2013 poslal lokomotivu s číslem 632 posunující s nákladním vlakem ve stanici Nha Trang.