



Cargo Bulletin

Čtvrtletník společnosti ČD Cargo, a. s.

Ročník 2015 / Říjen / Číslo 3



Obchodní nabídka: Noční skok
Železniční vlečky ožívají
Expanze do Polska

Nákladní železniční doprava od A do Z



Jednotlivé zásilky, ucelené vlaky

Přeprava komodit

- Železo a strojírenské výrobky
- Dřevo a papírenské výrobky
- Stavebniny
- Potraviny a zemědělské výrobky
- Hnědé uhlí
- Ostatní
- Černé uhlí
- Kombinovaná přeprava
- Chemické výrobky a kapalná paliva
- Automotive

www.cdcargo.cz

 Cargo

Obsah

Editorial 1

Obchodní nabídka: Noční skok 2



Přeprava dřeva po železnici 5

Železniční vlečky ožívají 8



Expanze ČD Cargo do Polska 12



Uložení a zajištění nákladu v železničních nákl. vozech 14

Nákladní doprava na „zubačce“ 15



Před 10 lety 18

Legislativní okénko 19

Představujeme moderní hnací vozidla ČD Cargo 20

Oakland a jeho „městská“ železnice 22

Služby bezpečnostních poradců ČD Cargo 26

Aktuality 27

Editorial

Vážení čtenáři,

Je mým velkým potěšením se s vámi podělit o některé postřehy z dalšího, v pořadí již třetího čísla internetového vydání Bulletinu ČD Cargo.

Než se však pustím do pomyslného listování aktuálním číslem Bulletinu, musím se ještě vrátit k právě končícímu letnímu období. Období, které, myslím si, má většina z nás nejraději, neboť je to čas prázdnin, dovolených a letních radovánek. Sluníčko nám letos opravdu přálo. Enormní množství tropických dnů však přineslo i řadu stinných stránek, jako například rozsáhlé požáry ničící lesní porosty, špatná úroda zemědělců či negativní vliv na dopravu. Nelze opomenout ani vliv horka na lidský organismus, hrozící přehřátí a dehydratace. V této souvislosti si právě velmi dobře uvědomuji, v jak náročných podmínkách naši kolegové v železničním provozu pracovali či pracují, a vážím si toho.

Dovolu mi proto, abych jim i z tohoto místa poděkoval za práci, kterou v posledních horkých týdnech odvedli bez závažnějších pochybení a závad, a mohli jsme tak našim zákazníkům garantovat vysoký standard služeb.

Z aktuálního čísla Bulletinu bych rád zmínil zejména pokračování seriálu o moderních hnacích vozidlech ČD Cargo. Nechybí ani představení další ze zajímavých obchodních nabídek, a to přepravy tzv. nočním skokem napříč Českou republikou. V dalších článcích přinášíme informace o naší expanzi do sousedního Polska a také o přepravách dřeva vlaky ČD Cargo. Věřím, že vás zaujme i článek o renesanci vleček s konkrétními příklady jejich využití. Nechybějí ani pravidelné rubriky, legislativní okénko či cestopis, tentokrát o USA. Pamětníkům si dovoluujeme připomenout, o čem jsme psali před 10 lety, a připomeneme i něco z historie nákladní dopravy na ozubnicové dráze do Kořenova.

Věřím, že si naleznete tu svoji rubriku a strávíte při čtení Bulletinu ČD Cargo příjemné i přínosné chvílky. K tomu vám přeji co nejvíce pohody.



Ing. Zdeněk Škvařil

*člen představenstva pověřený řízením úseku provozu
ČD Cargo, a. s.*

Obchodní nabídka

Noční skok – přepravy pro firmu Lagermax

Jednou z možností, jak navýšit přepravní objemy realizované po železnici, je oslovovat vhodnou nabídkou společnosti zabývající se logistikou a distribucí maloobchodního zboží. Má-li být nabídka úspěšná, musí být plně srovnatelná s nabídkou kamionové dopravy, a to nejen cenově, ale i po stránce kvality a zejména pak rychlosti přepravy. Příkladem zdařilé spolupráce jsou přepravy sběrného zboží mezi Prahou a Ostravou organizované pro společnost Lagermax.

Společnost Lagermax byla založena v Salcburku již v roce 1920. Dnes patří k předním hráčům na evropském trhu logistiky, spedice a přeprav automobilů. Svě služby nabízí na 53 pobočkách ve 12 zemích. Obrat skupiny Lagermax dosáhl v roce 2014 395 mil. eur. V rámci spedičních služeb přepravil Lagermax v roce 2014 1,9 mil. tun zboží, jím vlastněná zásilková společnost DPD přepravila 40 mil. balíčků. Jedna z českých poboček Lagermaxu se nachází

v Praze, konkrétně v Ruzyni, v těsném sousedství stejnojmenné železniční stanice. Z té také vychází vlečka vedoucí úvratí do logistického areálu.

Dlouhá léta nebyla vlečka využívána a až po dlouhé měsíce trvajících obchodních jednáních se v únoru 2010 uskutečnila první zkušební železniční přeprava. Poté následovalo vyhodnocení a další přesvědčování zákazníka o kvalitě a výhodnosti našich služeb. Z důvodu špatného



Z železniční stanice Praha-Ruzyně je vůz se sběrným zbožím odvezen pravidelným manipulačním vlakem do stanice Praha-Malešice. Na snímku Michala Roha ml. je zachycen posun ve stanici odesílací.



Zboží do Ostravy je připraveno k nkládce.

(foto Michal Roh)

technického stavu došlo také k revitalizaci železniční vlečky. Pravidelné přepravy byly zahájeny až o rok později, 7. února 2011, kdy se ve 20:12 hod. vydal na cestu z Prahy do Ostravy první vůz.

Stanice Praha-Ruzyně byla po vzniku ČD Cargo obsluhována vlakotvorně přes Kralupy nad Vltavou a Středokluky. Touto cestou však nebylo možné zajistit noční skok, proto byla již zpočátku Lagermaxu nabídnuta přeprava z Ruzyně přímo do Prahy. Znamenalo to ovšem, že se v té době stanice Praha-Ruzyně obsluhovala ze dvou různých míst, neboť se sem přistavovaly vozy k vykládce i pro jiné příjemce. Přeprava „Lagermax“ tedy vyžadovala samostatnou jízdu Praha-Libeň – Praha-Ruzyně a zpět. Toto řešení však bylo poměrně nákladné, a proto brzy došlo k úpravě vlako-



Nakládka palet do železničního vozu

(foto Michal Roh)



Železnici se podařilo převzít část silničních přeprav sběrného zboží společnosti Lagermax.

(foto Michal Roh)

tvorby a stanice Praha-Ruzyně, Hostovice a Středokluky jsou od té doby obsluhovány nikoliv z Kralup nad Vltavou, nýbrž z Prahy-Libně.

Z důvodu zajištění maximální spolehlivosti byly na přepravy vyčleněny kryté vozy řady Hbbillnss, které se po vykládce vrací zpět do nakládací stanice. Večer převezeme jeden z vyčleněných vozů naložený na vlečce v Praze-Ruzyni a místo něho přistavíme prázdný na další den. Tedy samozřejmě pokud nedojde k nějakým mimořádnostem. Manipulačním vlakem je vůz přes Prahu-Libeň



Poštovní vlak 55053 je připraven k odjezdu ze stanice Praha-Malešice. V soupravě je zařazen i vůz se sběrným zbožím společnosti Lagermax. (foto Michal Roh)

dopraven do Malešic. Zde je připojen k poštovnímu expresu 55053, kterým je dopraven do Ostravy, kde je ráno přistaven k vykládce.

Společnost Lagermax byla již od počátku s nabízenými službami spokojena, o čemž svědčí nejen trvalý zájem, a to i v době, kdy jsme v ČD Cargo v důsledku sílící silniční konkurence o řadu „jednotlivců“ přišli, ale i mírně narůstající objem přeprav pohybující se okolo 250 železničních vozů za rok ve směru z Prahy do Ostravy. Na počátku loňského roku byla zákazníkovi nabídnuta i možnost zajištění zpětných přeprav

v režimu „nočního skoku“ a v únoru byly zpětné přepravy zahájeny. V loňském roce bylo zpět do Prahy přepraveno přes 40 vozů, v letošním roce bude toto číslo určitě překročeno. Jen dodejme, že technologie zpětné přepravy je podobná. Z Ostravy je vůz se sběrným zbožím dopraven na poštovním expresu 50550 do Prahy-Libně a odtud pravidelným manipulačním vlakem na ruzyňskou vlečku.

Jedním z omezení, které neumožnilo navýšení nakládky v Ruzyni, byla kapacita ramp v areálu Lagermaxu, ke kterým nebylo možné přistavit více než jeden železniční vůz. Po delší dobu připravovaném rozšíření skladu, včetně zvýšení počtu nakládacích a vykládacích míst u ramp, bylo možné začít nakládat i větší počet vozů najednou. S Lagermaxem je stále diskutována i možnost přepravy do jiných skladů, např. do Brna. Bohužel zde realizaci přeprav po železnici prozatím brání nemožnost přímé překládky.

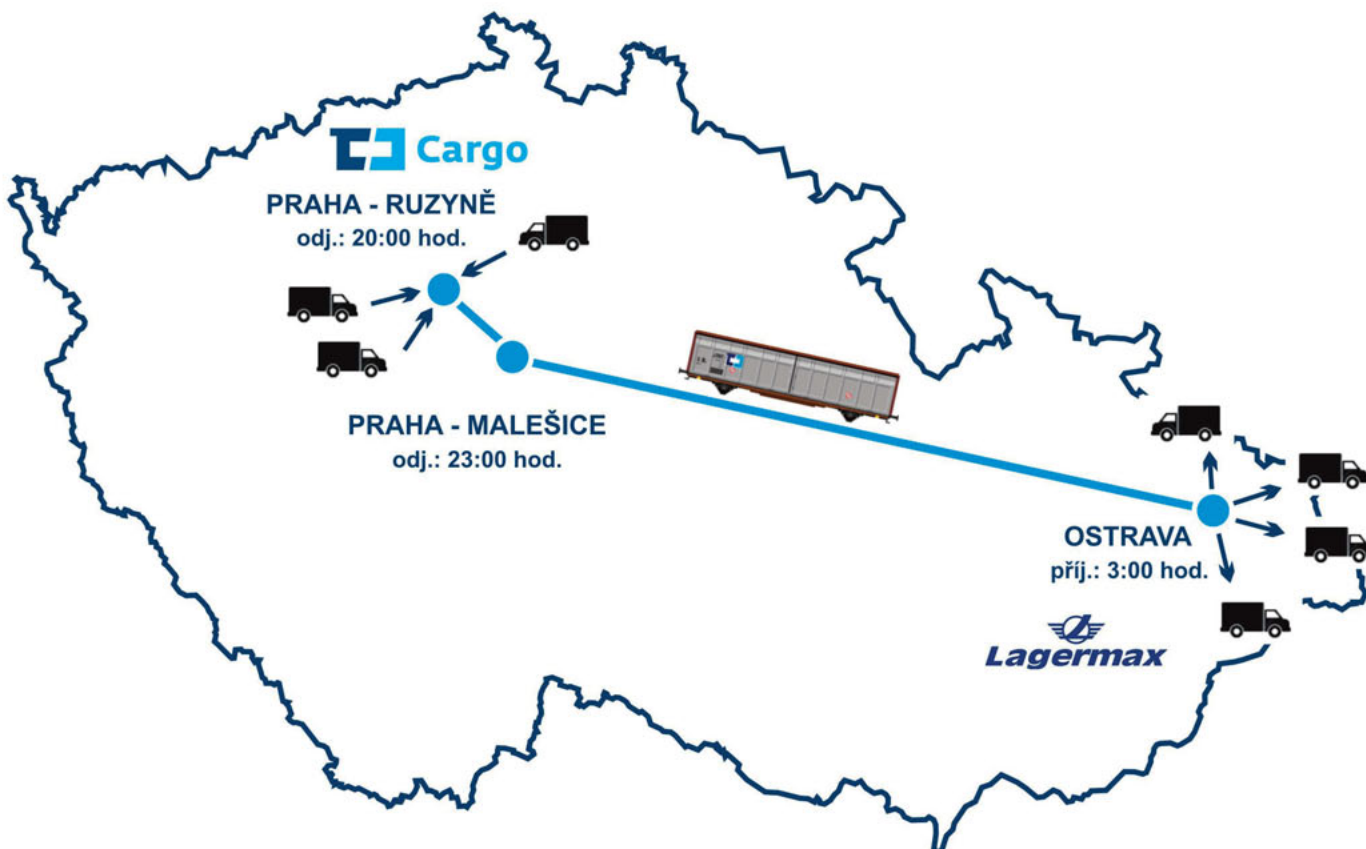
Přeprava „nočním skokem“ představuje velmi rychlé a spolehlivé řešení, díky kterému se daří přepravy dlouhodobě uskutečňovat k plné spokojenosti zákazníka. Je také zřejmé, že pokud jsou logistická centra napojena na železniční síť, pak zákazníkům dokážeme nabídnout služby, které je plně uspokojí.

Michal Roh

Mapa: Milan Koska

Další přepravy realizované Nočním skokem:

Cukrovinky Nestlé (Olomouc – Středokluky)
Stolní voda TOMA (Teplice nad Metují – Praha)
Hutní výrobky ESAB (Vamberk – Pardubice)



Přeprava dřeva po železnici

Přibližně 34 % území České republiky, tzn. plochu okolo 2 655 tis. ha, zaujímají lesy. K nejlesnatějším patří Liberecký (44,5 %) a Karlovarský (43,6 %) kraj. Cca 60 % lesů je státních, významnými vlastníky jsou i soukromé subjekty, církve a města. Zajímavé je i dřevinné složení našich lesů, ve kterých jednoznačně převažuje smrk ztepilý. Listnaté stromy jsou zastoupeny cca 25 %. Výčet statistických údajů ukončíme údajem o těžbě dřeva v České republice. Ročně se ho v naší republice vytěží 15 – 17 mil. m³. Tedy s výjimkou velkých kalamit, jakou byl např. orkán Kyrill v roce 2007, kdy bylo vytěženo 18,51 mil. m³ dřeva.

Výše uvedené množství je z lesa nutné dopravit na místa zpracování, ať už na pily, do papíren nebo jiných dřevozpracujících závodů. Již v minulosti hrála při dovozu dřeva z lesa významnou roli kolejová doprava. Vzpomeňme např. na rozsáhlé sítě úzkorozchodných lesních železnic na Slovensku, Podkarpatské Rusi nebo v Rumunsku. A i v současné době je význam železnice při přepravě dřeva nezpochybnitelný, zejména na delší vzdálenosti.

Struktura zboží, kterého v rámci komodity dřevo a papírenské výrobky přepravilo ČD Cargo za první pololetí letošního roku 1,9 mil. tun, je skutečně pestrá. Nejvíce, 1,1 mil. tun je přepraveno palivového a surového dřeva, tzn. zboží NHM 4401 (papírenské vlákniny) a 4403 (pilařské kulatiny), zanedbatelný není ani objem dřevní štěpky (327 tis. tun). Přeprava přibližně čtvrtiny objemů je zajišťována v ucelených vlacích, zbytek tvoří jednotlivé vozové zásilky, resp. skupiny vozů. Přepravy ve skupinách vozů ČD Cargo jednoznačně preferuje s ohledem na jejich větší efektivitu. Dřevo se totiž zpravidla

nakládá ve stanicích nebo nákladištích ležících na regionálních tratích, jejichž obsluha manipulačními vlaky je poměrně nákladná. Z tohoto důvodu je v některých těchto tarifních bodech zavedeno tzv. zvláštní výpravní oprávnění, kdy zákazník může podat k přepravě pouze předem stanovený minimální počet vozů.

Zajímavé je podívat se na strukturu přeprav z pohledu geografického. Jednoznačně dominuje „vnitro“ s 55% podílem. Nejvíce dřeva se v 1. pololetí naložilo ve stanicích Sázava u Žďáru, Svitavy, Bylnice, Krnov a Javorník ve Slezsku. Ale tyto údaje je nutné brát s rezervou, protože místa nakládky se přesouvají podle potřeby a požadavků těžebních společností. Stanice určení se však nemění – jsou jimi přípojné stanice vleček velkých papíren (např. Hněvice nebo Paskov), velkých pil (např. Ždírec nad Doubravou nebo Planá u Mariánských Lázní) a dalších dřevozpracujících podniků (např. Jihlava). Velmi významnou skupinu přeprav představuje vývoz, což plně koresponduje se



Dřevo je nejčastěji přepravováno formou jednotlivých vozových zásilek, tzn. manipulačními vlaky. Ten na snímku Michala Roha ml. odjíždí ze stanice Bečov nad Teplou směrem do Karlových Varů.



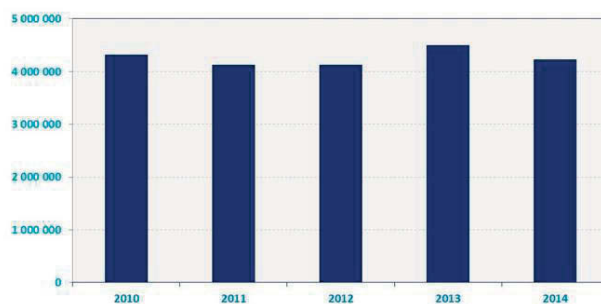
Největšími konkurenty ČD Cargo v přepravách dřeva jsou samozřejmě nákladní automobily. (foto Michal Roh)

statistikami ČSÚ, které říkají, že v roce 2014 bylo z České republiky vyvezeno dřevo v hodnotě 9,5 miliardy Kč. Největší část vývozu směřuje do Rakouska a do Německa. V této souvislosti se nelze nezmínit o velmi zajímavém způsobu dřeva do Německa. Řada německých odběratelů bohužel nedisponuje železniční vlečkou. Proto ČD Cargo zajišťuje přepravy dřeva pouze do stanic v česko-německém pohraničí. Zde je dřevo překládáno na kamiony a odváženo do místa spotřeby. Pro firmu Ziegler, majitelku pily v německém Plößbergu, jsme takto v prvním pololetí letošního roku přepravili do stanic Chodová Planá, Mariánské Lázně, Planá u Mariánských Lázní a Tachov téměř 40 tisíc tun dřeva. Další dřevo míří trochu paradoxně k překládce na Šumavu, např. do Lenory. Zanedbatelný však není ani dovoz dřeva zejména z Polska, Běloruska a Pobaltí. Při transportu z těchto zemí nabízí akciová společnost ČD Cargo komplexní zajištění přepravy až do místa spotřeby v České republice, tzn. dopravu ucelených vlaků nejen v České republice, ale i v Polsku a v blízké budoucnosti

nabídneme našim zákazníkům i překládku ze širokorozchodných vozů v běloruských překladištích.

K tradičním dnes již patří přepravy dřevní štěpky, ať už v kontejnerech Innofreight nebo v omezené míře v „klasických“ železničních vozech řad Fmrrs nebo Tirrs. O výhodnosti přeprav této komodity v Innofreightech bylo napsáno již mnoho, zmiňme proto jen okrajově velmi jednoduchý způsob manipulace s těmito kontejnery. Zajišťujeme přepravy jak tzv. bílé pilařské štěpky k dalšímu zpracování, tak „zelené“ štěpky ke spalování v teplárnách. S vozy Sgnss loženými kontejnery Innofreight se tak můžeme setkat nejen v okolí výše zmíněných železničních stanic, ale i po celých jihozápadních

Vývoj přeprav v tunách za období 2010 - 2014



Čechách, ze kterých směřuje štěpka do plzeňské teplárny. Tento projekt byl v nedávné minulosti oceněn zvláštní cenou Ministerstva životního prostředí. Zapomenout nesmíme ani na řezivo, i když při jeho přepravách železnici značně konkuruje silnice.

ČD Cargo nabízí pro přepravy širokou škálu železničních vozů. Těmi nejrozšířenějšími jsou asi vozy řad Eas, Eanos, dále také Laaps, Res nebo Roos. Nově jsme do našeho vozového parku zařadili 140 vozů řady Ealos, které si u zákazníků



Velký objem dřeva míří z České republiky do Rakouska.

(foto Michal Roh ml.)



Jedním z nejvýznamnějších zákazníků, pro které ČD Cargo zajišťuje přepravu dřeva, je Stora Enso Wood Products s pilami ve Žďirci nad Doubravou a Plané u Mariánských Lázní. (foto Michal Roh)

brzy získaly velkou oblibu zejména s ohledem na možnost jejich vyššího vytížení a také nákladů na úhradu za poškozené vozy (oplechovaná podlaha).

Vůz Ealos

Čtyřnápravový železniční vůz řady Ealos vznikl přestavbou z Eas 066 a slouží přednostně pro přepravu dřevěné kulatiny o délce 2 až 4 metry.

Základní technické údaje:

Délka vozu přes nárazníky	14 040 mm
Vzdálenost otočných čepů podvozků	9 000 mm
Rozvor podvozků	1 800 mm
Ložná délka	12 800 mm
Ložná šířka	2 760 mm
Ložná výška	2 095 mm
Ložná plocha	35,3 m ²
Ložný objem	72,0 m ³
Výška podlahy prázdného vozu	1 240 mm
Hmotnost prázdného vozu	21 500 – 24 500 kg
Nejvyšší dovolená hmotnost na nápravu při rychlosti 100 km/h	19,25 t



Vykládka kulatiny z vozu Ealos

(foto Roman Máslo)



Vykládka dřevní štěpky z kontejnerů Innofreight je velmi jednoduchá – papírna Štětí. (foto Michal Roh)

Pro lepší využití vozu byly jeho čelní stěny zvýšeny nástavbou do profilu G1. Čelní klapky byly přivařeny a zesíleny stojkami mezi horním rámem a rohovými sloupky. Podlahu vozu tvoří dřevěná prkna zakrytá ocelovým plechem. Pro dodatečné zajištění nákladu při ložení nad boční stěny je na voze 12 upevňovacích zařízení (napínací zařízení s popruhem se jmenovitou pevností lomu 40 kN).

Michal Roh
Graf: Leona Pecková

Kontakt:

Josef Kněžů

T: +420 602 687 052

E: Josef.Knezu@cdcargo.cz

Železniční vlečky ožívají

Zrušené, resp. nevyužívané železniční vlečky představují pro ČD Cargo významný potenciál. Ať už je důvod jejich nevyužívání jakýkoliv, je nutné s těmito zákazníky komunikovat a nabízet jim nejen železniční přepravu, ale i zajištění obsluhy vlečky nebo její provozování (provozování dráhy-vlečky). V loňském i letošním roce došlo hned k několika případům znovuobnovení přeprav na několik let nepoužívaných vlečkách. Na některé z nich, ležící v různých regionech a na tratích různých významů, se v následujícím textu podíváme blíže.



Na snímku Antonína Němečka je zachycen návoz vozů z druhého uceleného vlaku s močovinou do Chotěšova pod Hazmburkem.

A.G. Service Chotěšov pod Hazmburkem

První z vleček patřící společnosti A.G. Service s.r.o. odbočuje z „veřejné“ sítě v dopravně Chotěšov pod Hazmburkem, tedy na malém venkovském nádraží ležícím na místní trati Lovosice – Libochovice. V letošním roce již dvakrát, o Velikonočních a počátkem srpna, dorazila na vlečku zásilka hnojiv, konkrétně močoviny z Polska, resp. Běloruska.

Močovina je pro spotřební použití vyráběna ve formě bílých granulí, lehce rozpustných ve vodě. Používá se jako dusíkaté hnojivo před setím, případně je s ní přihnojováno v době vegetace. Močovina je v celosvětovém měřítku vyráběna v množství kolem 100 milionů tun ročně a více než 90 % celosvětové produkce této látky je určeno pro výrobu hnojiv.

První ucelený vlak sestavený z dvanácti speciálních samovýsypných vozů PKP Cargo ložených močovinou ze států bývalého Sovětského svazu dorazil do Lovosic o velikonocním víkend. Vypraven byl z pohraniční stanice Kuźnica Białostocka na pomezí Polska a Běloruska a do České republiky byl směřován přes hraniční přechod Chałupki/Bohumín. V Lovosicích byl rozdělen na čtyři části a postupně byl ve dnech 4. – 7. dubna přistaven k vykládce na léta nevyužívanou vlečku. Druhá zásilka tvořená dvaceti železničními vozy dorazila do Lovosic 7. srpna a zde byla rozdělena na šest částí, postupně ve dnech 7. – 13. srpna přistavovaných k vykládce. Toto komplikované dělení soupravy je nutné z řady důvodů, mezi něž

patří především nepříznivé sklonové poměry na místní trati a také kapacita dopravy Chotěšov pod Hazmburkem i vlečky.

Avia Čakovice

V úterý 20. července ožila dlouhé roky nepoužívaná vlečka Avia v pražských Čakovících. Nebylo to však přepravou nákladních automobilů, ani komponent pro jejich výrobu, ale zbožím zcela odlišným. Do stanice Praha-Čakovice v tento den přijel ucelený vlak sestavený z osmnácti vysokostěnných a klanicových vozů ložených měkkým dřevem



Ucelený vlak ukrajinského dřeva po příjezdu do cílové stanice Praha-Čakovice (foto Martin Boháč)

z listnatých stromů z ukrajinského Mukačeva. To zde bylo firmou zabývající se výrobou dřevní štěpky zpracováno a použito pro ekologické energetické účely v jedné ze středočeských spaloven biomasy.

Historie značky Avia začala krátce po vzniku samostatného Československa, v roce 1919. V té době bylo zřejmé, že nově vzniklý stát bude rozvíjet tehdy nový a velmi pro-

gresivní způsob dopravy, a to dopravu leteckou. Tím samozřejmě vznikne vysoká poptávka po letadlech i všem, co s jejich provozem souvisí. Výroba automobilů a autobusů, která postupně leteckou výrobu zcela vytlačila a nahradila, se zde objevila v roce 1945. Výroba nákladních vozů Avia A15 a A30 v licenci francouzského výrobce Saviem zde byla zahájena v roce 1968 a trvala vlastně až do 90. let minulého století. Pak následovalo několik neúspěšných pokusů o modernizaci vyráběných vozidel, ale bylo již pozdě. Po roce 2010 bylo rozhodnuto indickým vlastníkem, firmou Ashok Leyland, výrobu v Praze ukončit a přesunout ji do Indie. V areálu bývalé automobilky a někdejší letecké továrny tak dnes sídlí různé firmy, a jednou z nich je právě i zpracovatel biomasy a výrobce dřevní štěpky.

Vlak dřeva byl uceleně dopraven do Prahy-Čakovice, odkud byl postupně až do pátku 22. července „legem“, neboli lokomotivou řady 704 ČD Cargo, po částech přistavován k vykládce na vlečku. Pokud vše dopadne dle plánu a představa zákazníka, měla by se tato přeprava opakovat s frekvencí cca 1 x za měsíc.

LIAS Vintřov

Tato firma se podobně jako řada jiných v regionu Karlovarska a Sokolovska zabývá stavební výrobou z bohatých přírodních zdrojů těchto oblastí. Na rozdíl od mnoha jiných ale není její historie příliš dlouhá a datuje se do relativně nedávného roku 1964. V tomto roce zde byly do provozu uvedeny rotační pece na výrobu keramzitu. V roce 1968 byla výrobní rozšířena o novou panelárnu, která vyráběla prefabrikované díly zejména pro bytovou výstavbu. K dalšímu rozvoji pak došlo v roce 1990, kdy zde byla instalována linka na výrobu zámkové dlažby a zdicích tvarovek. V období 1964 – 1992 tak sloužila výrobní ve Vintřově



Obsluha čakovické vlečky 20. července 2015

(foto Martin Boháč)



Vlak automobilů VW směr Jeneč čeká večer 27. února 2014 na odjezd z Prahy-Libně.

(foto Martin Boháč)

především jako materiálová základna Pozemních staveb Karlovy Vary. Kromě toho se ve Vintřově celou dobu vyrábělo lehké keramické kamenivo, a to nejprve pod názvem keramzit a po založení společnosti Lias a zkvalitnění výroby po roce 1992 s názvem Liapor. Toto kamenivo je vyráběno expandováním třetihorních jílu.

Jak bylo u podobných podniků zvykem, byl i Lias samozřejmě od počátku vybaven železniční vlečkou, napojenou do stanice Nové Sedlo u Lokte. Ta bývala až do 90. let minulého století intenzivně využívána, a to jak k návozu surovin, tak i k odvozu hotových výrobků. V té době ovšem nastala v logistice spotřebního zboží v celé České republice i okolních státech bývalého východního bloku výrazná změna a železniční doprava přestala být k obsluze závodu využívána. Změna nastala až letos v červenci, kdy zde bylo naloženo deset vozů řady Eas keramzitem určeným pro stavební firmu COLAS CZ v Ostravě. Tento materiál byl následně použit pro stavební účely v regionu Ostravska.

Hödlmayr Jeneč

Obnovení pravidelných přeprav na vlečku dovozce a distributora osobních automobilů Hödlmayr Logistics ČR nedaleko Prahy předcházela ve dnech 22. – 24. ledna 2014 nejprve zkušební přeprava dvou prázdných autovozů firmy BLG do stanice Jeneč. Přeprava se uskutečnila z důvodu prezentace a školení místního personálu z obsluhy a vykládky železničních vozů. Uplynulo totiž již dlouhých 6 let od doby, kdy sem naposledy přijela železniční zásilka. Po takto dlouhé odluce bylo proto potřeba znovu prověřit možnosti vlečky i celého terminálu.

Firma Hödlmayr Logistics ČR, a.s., působí na českém trhu již od roku 1992. Nejprve měla sklad v Kralupech nad Vltavou, který byl obsluhován kompletně po silnici. Ten byl

v roce 1997 nahrazen novým zavlečkovým logistickým centrem s celním skladem a dalším zařízením v Jenči, v areálu bývalého Agrochemického podniku. Hlavní činností firmy je mezinárodní a vnitrostátní přeprava nových automobilů celé řady značek, která zahrnuje celý technologický řetězec od výstupní kontroly nového automobilu ve výrobním závodě, jeho přípravu k přepravě, vlastní přepravu a kompletní řízení jeho expedice k retailovému prodejci. Kromě skladu v Jenči firma disponuje sítí dalších skladů po celé Evropě s centrem v rakouském Schwertbergu.

V dobách pravidelného návozu osobních automobilů do Jenče po železnici zde dominovala vozidla z produkce koncernu PSA, tedy Peugeoty a Citroëny, doplňované značkami Kia, Fiat a Alfa Romeo. Po železnici sem byly dováženy jak osobní automobily, tak i užitková vozidla, zejména Kia a „sesterské trio“ dodávek Peugeot Boxer, Citroën Jumper a Fiat Ducato. Určitým vyvrcholením provozu na vlečce a zároveň její labutí písní byl návoz uceleného vlaku tahačů a nevystrojených šasi značky Scania z nizozemského výrobního závodu Zwolle. Tento vlak byl tvořen dvaceti speciálními vozy firmy Transwaggon a ložený šedesáti nákladními automobily a do Jenče dorazil 9. listopadu 2006. Tato, i v celoevropském měřítku výjimečná přeprava nákladních automobilů po železnici se uskutečnila z důvodu vykrytí mimořádně zvýšených prodejů před koncem roku 2006, kdy silniční dopravci z kapacitních důvodů nezahládali importní přepravy po ose.

Po více než šestileté přestávce 6. února 2014 vlečka ožila první přepravou. Od tohoto dne přepravy plynule probíhají, a to v režii operátorů BLG i ATG z řady odesílacích stanic v Německu. Z důvodu překročeného průjezdného profilu při přepravě dodávkových automobilů a v důsledku nemožnosti jejich průjezdu tunelem v pražské Stromovce ani podjezdem

na severním zhlaví stanice Praha-Malešice jsou vlaky s „dodávkami“ z Prahy-Libně vedeny vždy zvláštní obsluhou v nočních hodinách, a to velmi neobvyklou trasou přes Prahu hlavní nádraží a Prahu-Smíchov. Pokud jsou přepravovány pouze běžné osobní automobily, jsou tyto směřovány běžnými manipulačními vlaky z Prahy-Libně přes Prahu-Ruzyni do Hostivice a Jenče.

Legios Loco Horní Slavkov

Z důvodu havarijního stavu železničního svršku byla v úseku Krásný Jez – Loket k 1. červnu 1997 zastavena veškerá doprava. Snahy alespoň o částečné zprovoznění trvaly řadu let a završeny byly 28. června 2013, kdy se po trati mezi Krásným Jezem a zastávkou Horní Slavkov-Kounice rozjely víkendové osobní vlaky. Průběžně také pokračovala jednání o možném zahájení nákladní dopravy pro zákazníka Legios, který v této lokalitě od roku 2010 vyrábí kotle k železničním vozům. Produkce tohoto závodu mířila do Loun po silnici.

Historicky první obsluha vlečky společnosti Legios v Horním Slavkově proběhla 2. října 2013. Vlečka v závodě je tvořena jedinou kusou kolejí, která bohužel neumožňuje ani objety soupravy. Z tohoto důvodu je nutné soupravu z Krásného Jezu až do závodu sunout, což klade mimořádné požadavky na vlakovou četnu i strojvedoucí. V dlouhodobém časovém horizontu se uvažuje o prodloužení vlečkové koleje až do výrobní haly. Tím by se výrazně zjednodušila i nakládka vyrobených kotlů.

Za rok 2014 bylo v relaci (Horní Slavkov) – Krásný Jez – Louny přepraveno téměř 250 vozů ložených již zmíněnými kotly určenými k závěrečné montáži ve výrobním závodě v Lounech. Přepravy se uskutečňují ve skupinách vozů řady Kbkks, které má výrobce pronajaty. Proti sobě jezdí vždy



Stav železniční vlečky Legios před jejím zprovozněním

(foto Miroslav Janda)

dvě skupiny 4 vozů. Obsluha vlečky probíhá v úterý a ve čtvrtek. Vozy jsou z vlečky ráno přivezeny do dopravní Krásný Jez, kde jsou odstaveny a poté v průběhu dne převezeny spolu s další zátěží do Karlových Varů a pravidelnými nákladními vlaky dopraveny do Loun, kde jsou opět v ranních hodinách přistaveny na vlečku. Z pohledu zákazníka ideální doba přepravy. Bohužel od 1. října do konce letošního roku bude přeprava kotlů plně v režii silniční dopravy, a to z důvodu nepřetržité výluky na trati Karlovy Vary – Mariánské Lázně. V této souvislosti lze jen s lítostí konstatovat, že je škoda nesjízdnosti úseku z Horního Slavkova do Lokte.

I přes určité finanční problémy, které výrobce železničních vozů měl, se podařilo výrobu v hornoslavkovském závodě udržet, a tím tak i přepravy po železnici.

Michal Roh, Martin Boháč



Obsluha železniční vlečky v Horním Slavkově

(foto Michal Roh)

Expanze ČD Cargo do Polska

Jedním ze strategických cílů dopravce ČD Cargo je expanze na dopravní trhy v sousedních zemích. Již v průběhu loňského roku padlo rozhodnutí o polonizaci sedmi motorových lokomotiv řady 753.7, v nedávné době vyhlásilo ČD Cargo mezinárodní výběrové řízení na pořízení pěti interoperabilních lokomotiv.

Počítá se rovněž s opcí na další tři stroje. Požadavek zní na lokomotivy nově vyrobené či vyrobené maximálně před dvěma lety, které neměly předchozího uživatele. S provozem nových lokomotiv se v první fázi počítá v Německu, Rakousku, na Slovensku, v Rumunsku, ale také v Polsku. Pro expanzi do zahraničí chce ČD Cargo využít v maximální míře potenciál dceřiných společností ve Frankfurtu, Varšavě i Bratislavě.

Současné dění na česko-polské hranici je důkazem, že strategický cíl ČD Cargo se začíná postupně naplňovat. Polský trh představuje značný potenciál především s ohledem na značný objem výměny zboží mezi oběma zeměmi i výhodnost napojení na východní trhy. Dceřiná společnost ČD Cargo – Koleje Czeskie, Sp. z o.o., zde působí již od roku 2007 a za dobu své existence tu díky komplexnosti a kvalitě služeb získala velmi dobré renomé. Navázala tak na více než čtyřicetiletou tradici generálního zastoupení Českých drah, resp. Československých státních drah. Základní kapitál společnosti činí 41 986 000 PLN (polských zlotých). Od svého zalo-

žení je společnost trvale v černých číslech, za rok 2014 vykázala zisk před zdaněním ve výši přibližně 28 mil. Kč.

Od 27. srpna 2009 jsou Koleje Czeskie držitelem licence pro provozování drážní dopravy v Polsku, včetně příslušných certifikátů. Tato skutečnost mimo jiné umožnila ČD Cargo pružně zareagovat na fakt, že 2. dubna 2010 vstoupil na síť SŽDC první vlak vedený na licenci dopravce PKP Cargo. A již 14. dubna téhož roku se ze stanice Gdańsk Olszynka vydal na cestu do České republiky první vlak s leteckým palivem vedený lokomotivou 181.018 ČD Cargo pronajatou dopravci STK. Další přepravy rychle následovaly. Většina těchto obchodních případů byla obchodně zaštitěna společností Koleje Czeskie, provozně však byly zajišťovány některým ze spřátelených dopravců STK, Lotos Kolej atd. Velmi zajímavým projektem, na kterém se Koleje Czeskie podílely, byla akce „Strela“, neboli přeprava černého uhlí z baltského přístavu Świnoujście do hutí společnosti US Steel v Košicích. Ta byla zahájena v březnu 2012 ve spolupráci dopravců ZSSK Cargo, ČD Cargo a Koleje Czeskie, a to v celé trase jednou lokomotivou



vou, konkrétně některým z polonizovaných dvojčat řady 131. Díky nabídce komplexních služeb se v této době podařilo spedičně získat i velkoobjemové přepravy z Polska do Rumunska a další. Nyní má společnost ve svém majetku 57 elektrických lokomotiv, z nichž nosné jsou lokomotivy řad 181 a 182. V roce 2013 odkoupila od mateřské firmy celkem 767 nákladních vozů řad Falls a Eas, které nechala opravit a nyní je využívá na realizaci dalších nových obchodních případů.

31. března 2015 v časných ranních hodinách překročil státní hranice v Petrovicích u Karviné ucelený vlak se šrotem mířící do hutě v polském městě Częstochowa Mirów, kam dorazil ve stejný den ve 14:30 hod. Již z Ostravy hlavního nádraží byl veden dvojicí lokomotiv 130.013 + 019 dopravce ČD Cargo, tzn. bez přepřahu na státní hranici a na licenci dceřiné společnosti Koleje Czeskie. K dnešnímu dni bylo v této relaci přepraveno už více než 10 tisíc tun zboží. Dalších více než 15 tisíc tun železného šrotu dopravily Koleje Czeskie do hutí ArcelorMittal Poland (stanice Dąbrowa Górnicza Towarowa).

Polonizované lokomotivy řady 753.7 byly primárně určeny na přepravy černouhelných kalů z Wałbrzycha do elektrárny Poříčí. Tato přeprava se v letošním roce z obchodních důvodů pravděpodobně neuskuteční, avšak polonizovaní „catři“ našli brzy své uplatnění na jiných přepravách. 31. března 2015 v odpoledních hodinách se z Ostravy vydala lokomotiva 753.780 se soupravou 20 prázdných Ea vozů do Polska, resp. do překladiště Euroterminal ve Sławkowie. 1. dubna byla souprava přistavena k nakládce a v ten samý den se po převážení 1 526 tun těžký vlak vydal na zpáteční cestu. Jeho cílovou stanicí bylo Osoppo v Itálii. K přepřahu do elektrické trakce došlo v Petrovicích u Karviné. Vše se opět odehrálo plně v režii Kolej Czeskich a jednalo se o historicky první nasazení dualizované lokomotivy na traťový výkon na síti



PKP PLK (nepočítáme-li zajištění do stanice Zawidów).

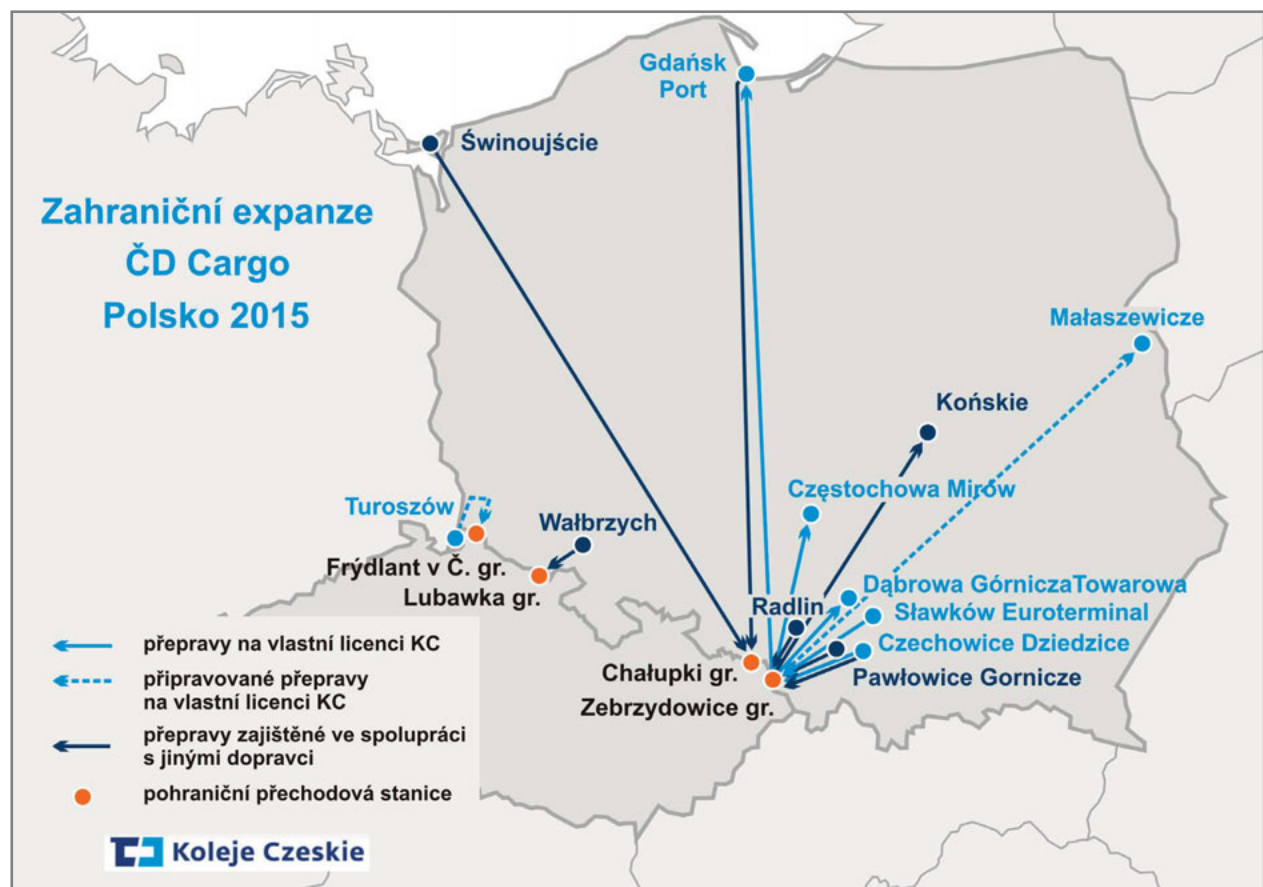
Další přepravy následovaly a do konce srpna bylo na vlastní licenci společnosti Koleje Czeskie přepraveno již téměř 70 tisíc tun železného šrotu, černého uhlí a koksu. Pro dopravu vlaků jsou využívány zejména polonizované lokomotivy řady 130 ČD Cargo. Objem realizovaný s dalšími dopravci pak dosáhl téměř 600 tisíc tun zboží.

V blízké budoucnosti plánují obě společnosti maximalizaci objemů přeprav realizovaných na vlastní licenci Kolej Czeskich, zapojení „dceřinky“ do kombinovaných přeprav, stejně jako napojení na síť širokorozchodných železnic v Bělorusku.

Michal Roh

Mapa: Milan Koska

Foto: Michal Roh, Patrik Orzeł



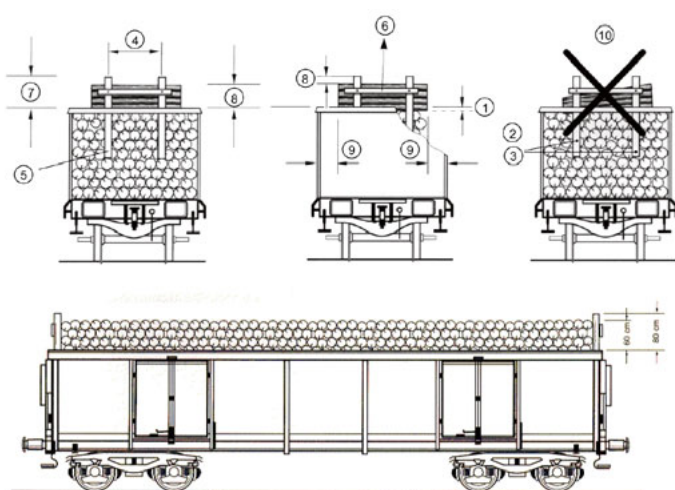
Uložení a zajištění nákladu v železničních nákladních vozech

(3. pokračování)

Předešlý článek byl věnován problematice uložení a zajištění kmenového dříví a kulatiny na železničních nákladních vozech a poradenství v této oblasti. Další pokračování je věnováno přepravám příčně k podélné ose vozu uložené kulatiny nad stěnami vysokostěnných železničních vozů.

Přepravy kmenového dříví (délky až 2,5 m) příčně uložené nad stěnami železničních vozů jsou od roku 2013, po předchozím úplném zákazu, realizovány dle příkladů nakládání 2/54-101-13 a 2/54-102-13. Při uložení kulatiny v horní hranici nad stěnami vysokostěnných vozů je nutné, aby nakládající splnil podmínky pro tvorbu tzv. hranice, tj. nad stěnami vozu musí být naložena pouze kulatina s drsnou a pevnou kůrou na kmenu, stejné délky a přibližně stejného průměru alespoň 15 cm. Kulatinu nad horními stěnami vozu je potřebné uložit sedlaně tak, aby výška byla v celé délce stejná. Jen tak je možné předejít přímému ohrožení bezpečnosti provozu nákladem náchylným ke spadnutí.

A právě nedodržování podmínek uložení kulatiny, zejména v horní hranici nad stěnami vysokostěnného vozu, odesílateli při nakládce bylo pro železniční dopravní podniky důvodem ke zrušení těchto příkladů nakládání. Velmi často byla v hranici uložena kulatina s průměrem menším než 15 cm. Navíc hranice nebyla tvořena sedlaně



uloženou kulatinou, což mělo za následek spadnutí jednotlivých kmenů z vozu a následně ohrožení bezpečnosti železniční dopravy.

Dopravce ČD Cargo důvěřuje svým zákazníkům a i přes značná bezpečnostní rizika ponechal možnost ložení



kulatiny dle obou příkladů nakládání ve vnitrostátní přepravě. V současné době je možnost takového ložení kulatiny rozšířena i na přepravy s železničními podniky PKP Cargo a ZSSK Cargo. Probíhá také zkušební provoz nově zařazených vozů Ealos, u kterých vzhledem k vyvýšeným čelním stěnám odpadá potřeba použití čelních opěr tak, jako je tomu u běžných řad vysokostěnných vozů ČD Cargo.

Opakovaně se proto obracíme na zákazníky s naléhavou prosbou, aby při nakládce kulatiny nad stěny vysokostěnných vozů příčně k podélné ose vozu respektovali podmínky uvedené v obou příkladech nakládání, a tím přispěli k zajištění bezpečné a spolehlivé přepravy zásilek tohoto druhu. Platnost daného způsobu naložení kulatiny jen při přepravách s dopravci ČD Cargo, PKP Cargo a ZSSK Cargo nesmí vést k mylnému a bohužel rozšířenému názoru, že při těchto přepravách lze tolerovat prohřešky vůči zásadám daných příkladů nakládání.

Stanislav Hamouz

Nákladní doprava na „zubačce“

S historií ozubnicové dráhy mezi Tanvaldem a Kořenovem jsme se na stránkách Bulletinu ČD Cargo už částečně seznámili. Konkrétně to bylo v březnu roku 2009. Na úvod však přeci jen pár základních historických údajů.

Výstavbu dráhy z Tanvaldu do Kořenova, resp. dále do Pruska podnítil rozvoj průmyslu, zejména textilk a skláren, v podhůří Jizerských hor. Rozvíjející se podniky potřebovaly uhlí, jehož ložiska se nacházela v sousedním Prusku. V opačném směru bylo možné rozšířit exportní možnosti českých továren. 5. listopadu 1898 došlo k podpisu rakousko-pruské dohody o zřízení železničního spojení, 15. prosince 1899 akciová společnost RGTE (Liberecko-Jablonecko-Tanvaldská dráha) obdržela koncesi k výstavbě „zubačky“ a 1. července 1902 byl na českém úseku zahájen pravidelný provoz, zajišťovaný od tohoto data na celé síti RGTE Rakouskými státními drahami. 1. října téhož roku byla zahájena nákladní doprava na pruské části, osobní pak 20. října. Nelze nezmínit některé

technické, resp. stavební údaje týkající se zubačky. Na vzdálenosti 7,4 km mezi Tanvaldem a Kořenovem překonávala převýšení 235 metrů. Dvoulamelová Abtova ozubnice byla použita na celkem 4,4 km tratě, přičemž maximální sklon dosáhl u Dolního Polubného 58 ‰. Proraženy musely být celkem 4 tunely, z nichž nejdelší Polubenský měří 940 m. Také pruský úsek byl stavebně velice náročný i přesto, že maximální sklon nepřesáhl 23 ‰. Zde se nacházejí další 2 tunely, ale největší stavbou na této straně byl téměř 25 m vysoký Jizerský most, v jehož středu se nacházela státní hranice.

Nyní se podíváme na vývoj nákladní dopravy na zubačce v proměnách času.



Verlag Karl Haney, Neuwelt.

Bahnhof Grünthal

Liaba Emmij! Vaim te liabu füttsje Karte so felleme Doukta Sie fozplichft dafin, müßten Wofje komma in auf amme Zug, Diampus vter Mittwoch. Wils Grünth Lebn komi. Surt? Hrubow!

Kořenov (dříve Grünthal) býval pohraniční přechodovou stanicí do Pruska. Pohled na zaplněné staniční kolejíště, v době před elektrifikací stanice, svědčí o silné nákladní dopravě na zubačce. (sbírka Jiří Maurenz)



▲ 15. února 1923 přijel do Kořenova první elektrický vlak. Důvodem elektrifikace pruského úseku byl nárůst nákladní přepravy, zejména uhlí z Pruska do Čech. Zatímco moderní elektrické lokomotivy E 90^s přivážely do Kořenova uhelné vlaky o hmotnosti až 1 000 tun, ozubnicové parní lokomotivy řady 404.0 je pak na čtyřikrát svázely do Tanvaldu. Snímek fotografa Carla Bellingrotda zachytil nákladní vlak s lokomotivou E 90^s na klesání do stanice Ober Schreiberhau (dnes Szklarska Poręba Górna).



▲ Osobní i nákladní dopravu na zubačce ovládaly od počátku 60. let minulého století ozubnicové lokomotivy řady T 426.0 (později 715), vyrobené lokomotivkou v rakouském Floridsdorfu. V osobní dopravě byly brzy vytlačeny motorovými vozy řady M 240.0 (820), ale v nákladní dopravě se v provozu udržely až do roku 1988. V červnu roku 1972 zachytil objektiv J. Kulhánka lokomotivu T 426.003 při obsluze vlečky Jabloneckých skláren v dopravně Dolní Polubný. (sbírka Martin Navrátil)



▲ 27. září 1997 zastavily České dráhy na zubačce osobní dopravu. Po krátké roční přestávce ji obnovil dopravce GJW Praha, který zajišťoval provoz pro sdružení obcí Jizerská dráha. Na manipulační, v řadě případů smíšené vlaky, byly nasazovány jak pronajaté lokomotivy řady 743, tak „hektoři“ řady 721. Na snímku z 2. července 1998 je zachycena lokomotiva 721.515 před odjezdem manipulačního vlaku z Kořenova. Zátěž tvoří jak jinak než dřevo. Jen dodejme, že k 1. prosinci 1998 přešel provoz zpět pod křídla ČD. (foto Karel Hanuš)



◀ V letech 1987 – 1988 bylo v ČKD Praha vyrobeno 10 lokomotiv řady 743 konstrukčně odvozených od řady 742. V nákladní dopravě na zubačce nahradily dosluhující „rakušanky“ T 426.0. Ty již byly v tu dobu v tak špatném stavu, že mnohdy nákladní vlaky na trať vůbec nevyjely. Lokomotivy jsou již z výroby vybaveny elektrodynamickou brzdou (EDB), elektrickým regulátorem naftového motoru atd. Přímo ve strojové stanici Tanvald byla dislokována lokomotiva 743.010, která denně zajišťovala dopravu dvou párů manipulačních vlaků z Tanvaldu do Kořenova. Snímek Jiřího Střechy zachytil v červnu 2007 lokomotivu 743.010 při výjezdu z dopravní Dolní Polubný. Všimněte si pestré skladby manipulačního vlaku.

▼ Z důvodu silné osobní dopravy jsou manipulační vlaky dopravce ČD Cargo na zubačce vedeny pouze v nočních hodinách, a to jen od jara do podzimu. Ve směru do Kořenova jsou vozy sunuty, proto je vždy na začátku soupravy řazen tzv. „hytlák“, neboli služební vůz pro nákladní vlaky. Zátěž „manipuláků“ směrem nahoru tvoří sklářské písky do Desné a Dolního Polubného (vlečky Preciosa Ornela) a dolomit do Dolního Polubného pro stejného příjemce. V opačném směru dominuje dřevo z Kořenova a Desné. Za rok 2014 jsme po trati z Tanvaldu do Kořenova přepravili téměř 20 tisíc tun zboží. 15. listopadu 2013, už za prvního sněhu, se „elektronik“ 743.001 připravuje na odjezd z dopravní Kořenov směrem do Tanvaldu.

(foto Michal Roh ml.)



Představujeme moderní hnací vozidla ČD Cargo Lokomotivy řady 742N „nůše“

Lokomotivy řady 742, původně T 466.2, jsou jednou z nejpočetnějších lokomotivních řad v České republice. Jejich výroba byla zahájena v roce 1977 a do jejího ukončení v roce 1986 jich bylo vyrobeno téměř 500 kusů. Jsou to spolehlivé stroje určené především pro středně těžkou posunovací a traťovou službu v nezávislé trakci. Pokud si strojvedoucí na něco u těchto lokomotiv stěžovali, byl to především omezený výhled ze stanoviště hlavně do odvráceného oblouku. Když se dnes díváte na lokomotivy řady 742N, jistě si říkáte, proč je výrobce nevybavil sníženým představkem již z výroby. Odpověď je jednoduchá, pokud víte, co je za dveřmi krátkého představku skryto...

Když nahlédnete do krátkého představku lokomotivy řady 742 v původním provedení, vidíte, že je zaplněn mimo jiné bloky baterií. Technologický pokrok ovšem jde stále kupředu, a tak v průběhu let se začaly v lokomotivách uplatňovat takzvané gelové baterie, jejichž nároky na prostor jsou menší než u původních baterií.

Původní představa pouhého snížení představku a dosažení velkého okna vzala záhy za své, neboť vedení ČD Cargo uznalo, že rekonstrukce musí být rozsáhlejší a musí zahrnovat nejen zlepšení výhledu, ale i obsluhy lokomotivy a v neposlední řadě i zkulturnění stanoviště strojvedoucího. ČD Cargo využilo projekčního řešení firmy CZ LOKO pro jiného dopravce, které bylo částečně upraveno pro podmínky naší společnosti. Firma CZ LOKO se zdárně vypořádala s při-

pomínkami jak ČD Cargo, tak odborových organizací. Rekonstrukce byly vždy prováděny ve vyvazovacích nebo hlavních opravách, což přispělo ke snížení jejich finanční náročnosti. Již od počátku se počítalo s tím, že lokomotivy 742N budou jezdit převážně ve dvojčlenném řízení, spojené dlouhými představky k sobě, čímž se maximalizují výhody snížení pouze jednoho představku.

Změny provedené na lokomotivě se týkaly hlavně zadní kapoty, kde je umístěn nový elektrický rozvaděč. Ten je celý nově zkonstruovaný a je v něm umístěna většina elektrické výzbroje. Dále byly provedeny úpravy související s instalací sníženého představku. Snížení zadní kapoty umožnilo upravit zadní čelo kabiny, které je nyní osazeno velkým čelním oknem s negativním sklonem, který byl požadován odboro-





Základní technické údaje řady 742N

označení	742
rozchod	1 435 mm
uspořádání dvojkolí	Bo'Bo'
přenos výkonu	elektrický
maximální rychlost	90 km/h
spalovací motor	K 6 S 230 DR
jmenovitý výkon	883 kW
trakční dynamo	TD 805
trakční motory	ČKD TE 015
hmotnost ve službě	64,0 t
délka přes nárazníky	13 600 mm
výrobce rekonstrukce	CZ LOKO, DPOV
rok výroby rekonstrukce	2011 – 2013
počet kusů	21

vými organizacemi z důvodu zamezení zrcadlení. Tím jsou výrazně zlepšeny rozhledové poměry z lokomotivy alespoň v jednom směru jízdy, což je při provozu ve dvojčlenném řízení dostačující. Se zlepšeným komfortem obsluhy souvisí i dosazení nových ovládacích pultů strojvedoucího s novými ovladači a lineárními kontroléry Alfa Union a dosazení elektricky ovládaných brzdíčů. Pro pohodlí strojvedoucího přibyl nový hygienický koutek, byla dosazena klimatizace stanoviště BERING a nezávislé teplovzdušné topení Eberpächer. Stanoviště bylo vybaveno novým typem křesel a byly provedeny další drobné úpravy.

Na lokomotivu byl dosazen elektronický regulátor výkonu GC 71P zabezpečující řízení elektrického přenosu výkonu s cílem optimálního zatěžování spalovacího motoru a co nejnižší spotřeby paliva. Monitorování spotřeby paliva umožňuje elektronický systém Fleet Eye.

Prozatím bylo vyrobeno 21 lokomotiv 742N. Jako první prošla rekonstrukcí lokomotiva 742.262, která vyjela z třebovského závodu firmy CZ LOKO 14. července 2011. Zkušenosti z jejího provozu přispěly ještě k drobným úpravám na



dalších lokomotivách, které prošly rekonstrukcí v pozdějších letech při hlavních opravách ve firmě CZ LOKO a při vyvazovacích opravách ve firmě DPOV. Počet takto upravených lokomotiv pravděpodobně není konečný, protože úprava se osvědčila a provozní zaměstnanci si ji chválí. Vždyť každý, kdo zná jízdu s nerekonstruovanou lokomotivou řady 742 na tratích plných oblouků a úrovnových přejezdů, dokáže ocenit změnu ve výhledu, a tím i zvýšení bezpečnosti provozu při jízdě s lokomotivou 742N. Vzhledem k tomu, že tyto dieselelektrické lokomotivy jsou používány hlavně na vedlejších neelektrifikovaných tratích po celé České republice, je jejich zavedení do lokomotivního parku ČD Cargo rozhodně přínosem.

Petr Říha

**Foto: Michal Roh ml., Martin Boháč,
Antonín Němeček, Archiv ČD Cargo**

Oakland a jeho „městská“ železnice

Západ Spojených států amerických a slunná Kalifornie jsou dostatečně známy snad každému a jména a místa jako San Diego, Los Angeles nebo San Francisco jistě čtenářům není třeba představovat. Kromě těchto známých lokalit se na území nejlidnatějšího amerického státu nachází řada dalších zajímavých měst, která nepochybně stojí za pozornost a návštěvu, a která jsou mnohdy neprávem opomíjena. Zvláště zajímavou oblastí je oblast okolo Sanfranciského zálivu (San Francisco Bay), kde najdeme například Berkeley, sídlo University of California (založena již roku 1868), dnes patřící mezi nejprestižnější vysoké školy světa, a též domov California Jazz Conservatory, jedné z nevýznamnějších světových hudebních škol specializujících se na výchovu jazzových hudebníků.

Druhým významným městem této strany Sanfranciského zálivu je Oakland. Město bylo založeno v roce 1852 a dnes je třetím největším městem této oblasti, osmým největším v Kalifornii a 45. ve Spojených státech (406 000 obyvatel). Je sídlem okresu Alameda. V 19. století se jeho okolí stalo zdrojem dřeva ze sekvojí a dubů (anglicky oak, což městu dalo i název) pro výstavbu tehdy rychle rostoucího San Franciska a úrodná půda se stala základem prosperujícího zemědělství. Ve městě vznikl i námořní přístav, dnes nejdůležitější v Kalifornii a pátý nejdůležitější v celých Spojených státech, který byl a stále je svázán s první transkontinentální

železnicí, propojující od roku 1869 obě americká pobřeží. Po ničivém zemětřesení v roce 1906, které zpusťovalo celé tehdejší San Francisco, se řada jeho obyvatel přestěhovala na druhý břeh zálivu do Oaklandu, čímž byl zahájen jeho další růst ve 20. století umocněný po napadení námořní základny Pearl Harbour na Havaji v prosinci 1941 Japonskem a po vypuknutí války v Tichomoří. V této době se na celé severoamerické západní pobřeží, a zejména do jihokaliifornských aglomerací, soustředila pozornost americké armády a průmyslu a vznikla zde logisticko-průmyslová základna pro vedení tichomořské války. Příliv obyvatelstva z celých Spojených



Vlak Amtrak California přejíždí „přejezd“ ulice Broadway.



Souběžná jízda nákladního vlaku Union Pacific a zeleného „shuttle busu“

států s sebou přinesl řadu pozitivních jevů, především rozvoj kultury, ale i negativních, jakým je hlavně kriminalita. Až do nedávné doby se Oakland „pyšnil“ jednou z největších úrovní zločinnosti v USA, což se naštěstí v posledních letech mění k lepšímu a tento neslavný primát přebírají jiná místa a města. Každopádně dodnes je město významným průmyslovým a hospodářským centrem a kromě přístavu zde sídlí řada firem z oblasti farmaceutiky, „dot-com“, neboli vývoje a provozování internetových aplikací – což je historicky svázáno s nedalekým Silicon Valley – nebo výrobců domácích spotřebičů. Bohatý kulturní život města odkazuje ke spisovateli Jacku Londonovi nebo punkrockové skupině Green Day. Kromě toho je Oakland městem s jednou z největších koncentrací divadel a muzeí, s velkým počtem vyhlášených barů a restaurací. Město a jeho okolí mají středomořské podnebí a průměrně 260 slunečných dní v roce, s čímž souvisí i další prvenství – Oakland je americké město s nejvyšším podílem spotřebované elektrické energie z obnovitelných zdrojů.

Z pohledu železnice a městské kolejové dopravy je Oakland bezesporu též velmi zajímavý, jak z historického hlediska, tak ze současnosti. Jak již bylo uvedeno výše, stal se Oakland v roce 1869 terminálem první severoamerické transkontinentální železnice, kterou na západním pobřeží vystavěla společnost Central Pacific Railroad (C.P.R.R.), ovšem historie železnice je zde starší a začíná v roce 1862. V tomto roce byla do provozu uvedena San Francisco and Oakland Railroad

(SF & O), která v kombinaci s trajektem zajišťovala železniční spojení San Franciska a Oaklandu. Další železnic v oblasti se o rok později stala San Francisco and Alameda Railroad (SF & A). Její zakladatel a majitel, právník A. A. Cohen, ovládl v roce 1865 i SF & O, nicméně ke spojení společností nedošlo. To nastalo až o pár let později, když se Central Pacific Railroad rozhodla, že ukončí svou (západní) část transkontinentální železnice právě v Oaklandu. Proto v roce 1868 koupila nejprve SF & O a v roce 1869 SF & A, které o rok později spojila v jednu firmu a následně začlenila do své struktury. Tím se tyto dvě regionální železnice staly součástí celoamerického železničního systému, a jsou jím dodnes.

Samotná existence společnosti Central Pacific Railroad však netrvala příliš dlouho, již 1. dubna 1885 byla pronajata své konkurentce, společnosti Southern Pacific (SP). Tento pronájem trval až do 30. června 1959, kdy Central Pacific přestala formálně existovat. Southern Pacific vznikla v roce 1865 a postupně se stala jednou z nejvýznamnějších železničních společností v celoamerickém měřítku a nejvýznamnější na jihozápadě Spojených států. Její tratě vedly od Chicaga přes Texas, Utah, Kalifornii až do Oregonu. Část této sítě ovládala přes dceřiné společnosti, z nichž některé vystupovaly po celou dobu pod vlastními názvy. Rekordní délky dosáhla síť SP počátkem 80. let minulého století, kdy dosáhla 13 508 mil (21 739 km). V osmdesátých a devadesátých letech následovala řada dalších fúzí a osud SP se naplnil



Nákladní vlak Union Pacific, převážející nové osobní automobily, vjíždí na úrovňový pouliční úsek.

v roce 1996, kdy byla po obchodně nepřilíš úspěšných letech převzata společností Union Pacific (UP).

Ta dnes vlastní všechny někdejší tratě Central Pacific a tedy i městský pouliční úsek v Oaklandu. Jde o jednu z jedenácti severoamerických železničních společností tzv. Class I, působících v severní Americe, tedy na území Mexika, Spojených států a Kanady. Její historie sahá do roku 1862 a drží hned několik primátů: jde o nejstarší dodnes působící železniční společnost ve Spojených státech a určitě o jednu z nejstarších na celém světě. Dnes je to též největší severoamerická železniční společnost provozující přes 30 000 mil tratí. Podrobněji jsme o této firmě psali v Bulletinu ČD Cargo 2/2010.

Ale nyní zpět k pouliční trati v Oaklandu. Jde o součást důležité spojnice oaklandského přístavu s jihem Kalifornie, jež je v této části města vedena středem ulice Embarcadero West přes náměstí Jack London Square, a v délce zhruba 500 metrů, mezi ulicemi Clay Street a Webster Street, jsou obě koleje (dříve byla trať dokonce trojkolejná) položeny přímo ve vozovce. Jelikož jde o frekventovanou železniční trať i městskou komunikaci, dochází zde během celého dne k velmi neobvyklým situacím, kdy se časté patrové příměstské vlaky společnosti Amtrak California a dlouhé nákladní vlaky obou na západě působících společností, Union Pacific

a BNSF, „proplétají“ mezi běžným silničním provozem. Železniční provoz je zde řešen tak, že severní kolej je používána osobními vlaky a po jižní (v dobách trojkolejného provozu prostřední) koleji jezdí vlaky nákladní. Na východním konci, u ulice Webster, se nachází stanice Oakland Jack London Square Station, která je pro většinu zde jezdících osobních vlaků výchozí, resp. koncovou. Zabezpečení provozu je provedeno velice jednoduše, ale zřejmě i velice efektivně. Jednak je zde rychlost vlaků omezena na 15 mil v hodině (cca 25 km/h) a dále jsou všechny kolmé ulice vybaveny závorami, které v případě jízdy vlaků znemožňují pouze kolmý přejezd kolejí, ale nijak neomezují podélný pohyb silničních vozidel ani chodců po ulici. Vzhledem k nízké rychlosti vlaků, jejich intenzivnímu houkání a též zřejmě tomu, že místní obyvatelé jsou na vlaky zvyklí, zde dochází k naprostému minimu nebezpečných situací. Lze se zde setkat se všemi druhy nákladních vlaků, přes „směsky“ (v severoamerickém odborném slangu nazývaných „manifesty“, což vychází z někdejšího námořního jazyka: manifest = seznam zásilek naložených na zaoceánské lodi) k různým uceleným vlakům s jedním typem zásilek, což ve zdejší oblasti znamená především kryté trojpodlažní vozy pro přepravu nových osobních automobilů. Otázkou je, zda jsou tímto úsekem přepravovány i intermodální vlaky s ložením kontejnerů ve dvou

vrstvách – to by v pouličním provozu mezi hustou zástavbou vypadalo zvláště působivě.

Každopádně je třeba uvést, že vedení železniční tratě ulicemi měst není ve Spojených státech ničím neobvyklým a dodnes se udrželo na více místech. Z velkoměst je možno uvést například jižanský New Orleans (stát Louisiana), kde železniční trať do přístavu na řece Mississippi vede obdobně jako v Oaklandu po nábřeží řeky přes několik ulic. Zde je tato kuriozita navíc doplněna souběhem s nově vybudovanou tramvajovou tratí „Riverfront“ z roku 1988, na které jezdí repliky klasických amerických čtyřnápravových tramvajových vozů typu „Perley Thomas“, některé z nich s elektrickou výzbrojí a podvozky z ČKD Praha.

Jiná povrchová kolejová doprava dnes v Oaklandu neexistuje a jediným kolejovým systémem veřejné hromadné dopravy je BART, neboli Bay Area Rapid Transit, uváděný do provozu od roku 1972. Jde v podstatě o určitý druh podzemní dráhy, která ale obsluhuje rozsáhlou aglomeraci kolem Sanfranciského zálivu v mnohem větším rozsahu, než u podobných systémů bývá zvykem. BART má na území Oaklandu několik podzemních i nadzemních stanic a skrze podmořský tunel pod zátokou zajišťuje i rychlé spojení se San Franciskem. Dříve samozřejmě v Oaklandu – tak jako ve většině větších amerických měst – existoval rozsáhlý systém městské a příměstské elektrické kolejové dopravy. Ten zdejší se jmenoval „Key System“ a v letech 1903 – 1948 zajišťoval městskou dopravu v Oaklandu, Berkeley a dalších městech na této straně zálivu, a až do roku 1958 i spojení se San Franciskem po mostě Bay Bridge. Ač se jednalo o pouliční dráhu, měla vozidla charakter spíše předměstských jednotek, což ale ve Spojených státech býval poměrně běžný úkaz.

Ovšem je možné, že tramvaje se do ulic Oaklandu vrátí, neboť místní radnice – po vzoru řady jiných severoamerických měst – uvažuje o výstavbě tramvajové trati v centru města. Tento záměr se objevil po úspěchu zelených „shuttle



Ukázka souběhu tramvajového a železničního provozu v centru jiného města – New Orleans

busů“ spojujících „downtown“ a stanici BARTu právě s náměstím Jack London Square, kde by tak mohl vzniknout zajímavý souběh železnice a tramvaje.

Text a foto: Martin Boháč

Mapa: Milan Koska

Oakland, California



Služby bezpečnostních poradců ČD Cargo

Bezpečná přeprava zásilek patří k zásadním prioritám železniční dopravy prováděné akciovou společností ČD Cargo. Přepravy nebezpečných věcí uskutečňujeme na základě Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě – COTIF, podle podmínek stanovených v Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID).

Z pohledu celkového množství přeprav patří nebezpečné věci k nejvíce přepravovaným komoditám. Zajišťujeme přepravy všech tříd, k nejčastěji přepravovaným patří hořlavé kapaliny třídy 3, dále žíravé látky třídy 8 a plyny třídy 2, mezi zajímavé přepravy patří rovněž v IBC naložený korbid vápenatý třídy 4.1. Jako jediný železniční dopravce přepravujeme také výbušné látky a předměty třídy 1.

Společnost ČD Cargo, a.s., je zavázána členstvím ve vyhlášce UIC 471-3, na jejímž základě provádí důkladné kontroly zásilek nebezpečných věcí jak v místě podeje zásilek od odesílatelů, tak i v místě převzetí zásilek od dopravců, kteří nejsou členy vyhlášky UIC 471-3. Další kontroly jsou stanoveny interními normami. Pro naše zaměstnance jsme vytvořili brožurku „Průvodce pro přejímku a kontrolu nebezpečných věcí“ k usnadnění kontroly při přebírání zásilek. Velký důraz klademe na vzdělávání. Vše provádíme s cílem udržet vysokou a trvalou kvalitu přeprav nebezpečných věcí.

S vizí dalšího zkvalitňování proběhl nedávno v naší společnosti audit k získání certifikátu SQAS – Systém hodnocení kvality a bezpečnosti. Audit provádí akreditovaný hodnotitel

Evropského svazu chemického průmyslu (CEFIC) a ve výsledku jsme dosáhli velmi vysokého hodnocení.

Bezpečnostní poradci ČD Cargo zajišťují komplexní agendu jak pro vlastní zaměstnance, tak i externí služby pro významné podniky v České republice. Účastní se mezinárodních jednání, jsou zastoupeni v Asociaci bezpečnostních poradců a znalců, která je členem Evropské asociace bezpečnostních poradců. Spolupracují s Ministerstvem dopravy, Drážním úřadem České republiky a provozovatelem železniční infrastruktury — Správou železniční dopravní cesty.

Kontakt:

Alena Zátopková

T: 602 540 287

E: Alena.Zatopkova@cdcargo.cz

Tomáš Prokop

T: 724 655 074

E: Tomas.Prokop@cdcargo.cz



Aktuality

Bahna 2015

V sobotu 20. června se v lokalitě Bahna u Strašic na Rokycansku uskutečnil již 26. ročník akce Bahna. Jedná se o největší společnou ukázkou současně i historické vojenské techniky, při které kluby vojenské historie inscenují různé ukázkou z důležitých událostí první i druhé světové války.



Letos bylo na akci představeno 257 kusů současné pozemní techniky AČR, včetně všech modifikací obrněného vozidla Pandur. Leteckou podporu pozemním silám zajistily stíhačky Jas-39 Gripen, bojové letouny L-159 Alca, transportní letadlo CASA a vrtulníky Mi-17 a Mi-24.

Na přepravě vojenské techniky, včetně tanků T-72M4 CZ AČR, se tradičně podílelo i ČD Cargo. Ze stanice Hlubočky-Mariánské Údolí byl v neděli 14. června večer vypraven zvláštní transport mužstva i techniky, který do vykládací stanice Holoubkov dorazil v pondělí odpoledne. Zpět se technika vydala o týden později, odpoledne v neděli 21. června a do cílové stanice u domovského vojenského újezdu Libavá dorazila v brzkých ranních hodinách pondělí 22. června. Určitou kuriozitou tohoto transportu bylo v obou případech jeho vedení centrem Prahy po tratích, kde není pravidelná nákladní doprava provozována, a to z důvodu nepřetržitě výluky trati Praha-Krč – Praha-Radotín.

10. výročí vzniku dceřiné společnosti

Ve čtvrtek 25. června 2015 se v malebné krajině Porýní, v městečku Rudesheim konala oslava 10. výročí založení první zahraniční dceřiné společnosti CD Generalvertretung GmbH. Společnost CD Generalvertretung GmbH se sídlem ve Frankfurtu nad Mohanem vznikla k 1. lednu 2005 transformací dvou bývalých německých zastoupení Český drah (v Berlíně a ve Frankfurtu) na obchodní kapitálovou společnost. Nová společnost také z velké části převzala obchodní činnost tehdy zrušeného zastoupení Českých drah ve Stockholmu. Dnes je z Frankfurtu řízena i činnost další zahraniční společnosti ve Vídni.

V současné době je dceřiná společnost významným hráčem především na trhu přeprav osobních automobilů po železnici. Přepravu zboží po železnici však nabízí i dalším zákazníkům

z celé západní Evropy. Velmi zajímavým segmentem činnosti je zajištění přeprav zboží z Německa po silnici do Domažlic nebo Lovosic, následná překládka do železničních vozů a poté přeprava do některé ze zemí bývalého Sovětského svazu. V prvním roce své existence (2005) zprostředkovala dceřiná společnost ve Frankfurtu pro mateřské České dráhy tržby ve výši cca 600 mil. Kč a v roce 2014 již přinesla více než 1,5 mld. Kč.

Kultura na Žižkově

ČD Cargo se v letošním roce opět podílí na kulturních akcích probíhajících na nákladovém nádraží Praha-Žižkov. Předchozí ročníky probíhaly pod záštitou radnice Prahy 3, zatímco ten aktuální zastřešuje Národní filmový archiv. Naše společnost poskytuje plošinové vozy pro vytvoření originálního prostoru přímo v kolejišti a dále umožňuje jejich dlouhodobé umístění v kolejišti žižkovského nákladového nádraží.



Národní filmový archiv má pro své akce v pronájmu část bývalého skladu podeje v blízkosti zarážedel kolejí, do kterého umístil stálý bar a zbytek využívá podle potřeby různým způsobem. Na vnitřní prostor navazuje venkovní plošina, vytvořená na vozech řady Res ČD Cargo. Po sklopení bočnic a klanic byly vozy propojeny dřevěnou podlahou v úrovni ložné plochy. Vznikla tím poměrně velké plošina, na kterou byla instalována křesílka, stolky a výzdoba. Nejčastějším využitím prostor je letní kino, ve kterém jsou promítány filmy různých žánrů.

Ukončení provozu na původní trati mezi Chotovinami a Sudoměřicemi u Tábora

12. srpna 2015 v ranních hodinách byl definitivně ukončen pravidelný provoz na části dnešní tratě 220, a to mezi stanicemi Chotoviny a Sudoměřice u Tábora (v posledních měsících provozu již jen zastávkou). Vlaky zde jezdily od roku 1871, kdy byl uveden do provozu úsek někdejší KfJB Vídeň – Gmünd (dnes České Velenice) – Tábor – Praha, tedy 144 let. Až do 11. září probíhala výluka, při které byl dokončen úsek nové tratě, v zářezu protínající trasu tratě staré. Po zahájení pro-



vozu na nové dvojkolejné trati Chotoviny – Sudoměřice u Tábora navíc vznikne zajímavá kuriozita: u Sudoměřic bude zprovozněn historicky úplně první tunel na území Jihočeského kraje, a to velmi pravděpodobně nejen železniční.

Posledními nákladními vlaky uzavírajícími téměř jeden a půl století trvající provoz na trati byly Pn 68510 České Budějovice – Praha-Libeň a Pn 65811 Praha-Libeň – České Budějovice, v jejichž čele byla lokomotiva 363.514 ČD Cargo. Snímek byl pořízen v předposlední den provozu na staré trati, tedy 11. srpna 2015.

Odklonová vozba do Trutnova

Rozsáhlá výluková činnost na síti SŽDC se nevyhnula ani Podkrkonoší. Ve dnech 23. června – 14. srpna 2015 proběhla nepřetržitá výluka tratě Jaroměř – Starkoč – Trutnov střed. Při této výluce došlo k rekonstrukci části traťové koleje, k modernizaci některých přejezdů a zastávek. Nepřetržitá výluka si vyžádala zavedení odklonové vozby v trase Jaroměř – Stará Paka – Kunčice nad Labem – Trutnov. Po odklonové trase byl veden zpravidla jeden pár manipulačních vlaků.

Odklonové „manipuláky“ byly pro urychlení vedeny v motorové trakci již z Hradce Králové. Na trati přes Starou Paku jsme však mohli potkat i uhelné vlaky. Ty byly z odesílacích stanic Světec a Třebušice řazeny na normu max. 1 760 tun a po přeprahu v Jaroměři dopraveny na dvě části do elektrárny. V případě nahromaděné zátěže nebo při zpoždění uhelných vlaků byly zaváděny mimořádné odklony. ČD Cargo si operativně poradilo i s neplánovaným prodloužením výluky, která měla původně skončit 10. srpna ve večerních hodinách a byla prodloužena až do pátku 14. srpna. Důvodem prodloužení výluky byla velká horka, při kterých nemohly být prováděny některé, např. svářečské práce.

Positivní skutečností je, že na realizaci některých výlukových



prací se spolupodílelo i ČD Cargo, konkrétně středisko logistických služeb v Trutnově patřící pod provozní jednotku Česká Třebová. Naše jeřáby zajišťovaly v některých stanicích manipulaci s kolejovými poli, s betonovými prefabrikáty a dalšími materiály. To vše jako subdodávku pro stavební firmu Strabag.

Přeprava transformátoru

Na začátku září proběhla zajímavá a náročná přeprava transformátoru 400 kV z rozvodny společnosti ČEPS Čechy-střed u Čelákovice do severomoravské rozvodny Nošovice. K přepravě byl použit speciální 32nápravový hlubínový vůz rakouské firmy Felbermayr. Soupravu doplňoval doprovodný osobní vůz, ve kterém byla ubytována obsluha zásilky. Ta byla nezbytná pro manipulaci s nákladem, který bylo potřeba v některých kolizních místech stranově posouvat.



Přeprava byla zahájena v sobotu 12. září 2015 vyzvednutím naloženého hlubínového vozu, tří vozů Eas, ložených demontovanými díly transformátoru, doprovodného krytého vozu a osobního vozu pro posádku na vlečce ČEPS Čechy-střed. Ta odbočuje z místní dráhy Čelákovice – Mochov, která je dnes bez pravidelné osobní i nákladní dopravy. Následně byl vlak přesunut do stanice Čelákovice, kde čekal do nočních hodin na zahájení přepravy po hlavních tratích. Z důvodu technických parametrů bylo možné transport provádět pouze v noci. K přepravě byla použita lokomotiva řady 731, která je vhodná z důvodu možného dohledu strojvedoucího na zásilku během jízdy vlaku.

Do stanice Dobrá u Frýdku-Místku dorazilo trafo 15. září 2015 v dopoledních hodinách.

Brána do Běloruska se otevírá

Ve čtvrtek 10. září 2015 byla v Brestu podepsána smlouva mezi Běloruskými železnicemi (BČ) a společností Koleje Czeskie, Sp. z o.o., (KC) o možnosti zajíždění lokomotiv KC až do běloruských pohraničních přechodových stanic Brest, Bruzgi a Swisłocz po kolejích normálního rozchodu. Podpis této smlouvy otevírá nové možnosti při zajišťování přeprav z/na východ v přímé spolupráci s Běloruskými železnicemi, a to včetně překládky zboží na běloruském území. Velký potenciál proto představují přepravy pohonných hmot, kontejnerů, dřeva i dalších komodit. Dceřiná společnost ČD Cargo Koleje Czeskie se tímto krokem, který je součástí strategického expanzního záměru ČD Cargo, zařadila k nemnoha dopravcům, jejichž lokomotivy mohou zajíždět na infrastrukturu Běloruských železnic.

Adresa redakce:

ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c,
170 00 Praha 7 - Holešovice
www.cdcargo.cz

Vydavatel: ČD Cargo, a. s.

Redakční rada: Michal Roh, Zdeněk Šiler
Neprodějné

Foto na titulní straně: Petr Štefek

(Vyrovnávací vlak od uhlí s lokomotivami řady 130 ve stanici Pruchna.)

Moderně Efektivně

ČD Cargo, 24 hodin denně, 7 dní v týdnu, 365 dní v roce...

Cokoliv Kamkoliv

ČD Cargo, a. s.

Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7, info@cdcargo.cz

Bližší informace a obchodní podmínky naleznete na:

www.cdcargo.cz



 **Cargo**

Člen skupiny České dráhy, a.s.

