

Neusněme na vavřínech

Expanze na zahraniční trhy patřila již při vzniku naší společnosti před dvanácti lety k jednomu ze strategických cílů. Cesta k jeho naplnění nebyla jednoduchá, avšak dnes můžeme s hrdostí prohlásit, že zvolená strategie byla správná. Jedním z klíčových rozhodnutí bylo uzavření smlouvy o nákupu interoperabilních lokomotiv, díky kterým se nám otevřely brány na velkou část evropského trhu. Svoji roli sehrála i změna obchodní strategie ČD Cargo, a tak již nyní můžeme bilancovat.

Dceřiná společnost CD Cargo Poland přepravila v loňském roce 3,8 mil. tun zboží. Důležitá je rovněž informace, že o 52 % narostl podíl přeprav realizovaný pro ostatní zákazníky, tedy mimo ČD Cargo. Je to důkaz toho, že dceřiné společnosti se podařilo postavit na vlastní nohy a získat nové zakázky. Tou nejvýznamnější je pak bezesporu přeprava paliva ze Slezska do největší černouhelné elektrárny v Polsku, do Kozienic. Na jiném místě tohoto magazínu najdete informace o rozjezdu aktivit naší nové rakouské pobočky. Ano, s Vectrony ČD Cargo je stále častěji možné se setkat v čele nákladních vlaků na síti ÖBB Infrastruktur. Velký rozmach zaznamenaly v loňském roce rovněž přepravy na Slovensku a v Maďarsku, které realizujeme díky aktivní činnosti dceřiné společnosti CD Cargo Slovakia a dopravce Carborail, ve kterém má naše „dceřinka“ 10% podíl.

Dosažené výsledky jsou sice velmi dobré, ale větší kus cesty je stále před námi. Nesmíme tedy usnout na vavřínech.

Michal Roh

OBSAH

03

Ples ČD Cargo

Již 14. ročník reprezentačního plesu ČD Cargo se konal tradičně v Ostravě.



04

Lokomotivy řady 210

Střídavé „žehličky“ řady 210 jsou nasazovány zejména k posunu v seřaďovacích stanicích. S akumulátorovými vozy jsou však nasazovány i na manipulační vlaky, například na jihu Čech.



V úterý 29. ledna 2019 převzalo ČD Cargo od zástupců společnosti Siemens poslední tři lokomotivy řady 383. Předávka se uskutečnila v areálu SOKV Ústí nad Labem. Lokomotivy Vectron není třeba blíže představovat, prvních osm strojů této řady je již pevnou součástí našeho lokomotivního parku. Vyznačují se vysokou interoperabilitou a spolehlivostí.

Foto: Michala Grünbaum

Chceme více „zapadnout“ do portfolia dceřiných společností ČD Cargo.

Do obchodního rejstříku byl zapsán název společnosti ČD Cargo Logistics. Je to jen jedna z mnoha změn, kterými ČD Logistics v nedávné době prošel. Novým předsedou představenstva se na začátku ledna stal Bc. Tomáš Eichler, kterému jsme položili několik otázek týkajících se zejména budoucnosti firmy.

► S jakými prioritami jste se ujal funkce předsedy představenstva ČD Cargo Logistics?

Nejprve bych se rád krátce ohlédl do minulosti. Když jsem v roce 2014 nastupoval do společnosti ČD Cargo, jako ředitel odboru Obchodního managementu, byla moje priorita jasná. Získávat pro železniční dopravu nové zákazníky, přesvědčit je o tom, že jezdit po kolejích pro ně má přínos, a to jak ekonomický, tak i společenský (ochrana životního prostředí, snížení počtu nákladních automobilů na evropských silnicích a tím ke zlepšení bezpečnosti).

Toto pro mě zůstává i nadále tím nejdůležitějším. Přibýly však další cíle. V první řadě bychom chtěli být pro naše stávající zákazníky spolehlivým a férovým partnerem, který neustále pracuje na zlepšování svých služeb. To je podle mého názoru jediná správná cesta, jenž v konečném efektu povede

k dalšímu rozvoji a růstu společnosti ČD Cargo Logistics. V neposlední řadě bych jako jednu ze svých priorit zmínil naše zaměstnance, neboť každá společnost je tak silná a úspěšná, jak silní a motivovaní je tým lidí, kteří v ní pra-

cuji. Chtěl bych, aby pro ně ČD Cargo Logistics byl nejenom zaměstnavatel, který jim každý měsíc odešle na účet mzdu za vykonanou práci, ale aby je práce bavila a uspokojovala a aby se v ní plně realizovali.

► Jak se firmě dařilo v loňském roce?

Dá se říci, že rok 2018 byl pro naši společnost úspěšný. I přesto, že se nám v segmentu tržeb nepodařilo naplnit ambiciózně stanovený podnikatelský plán, v meziročním srovnání jsme za naše služby utržili více peněz. Výrazně také narostl očekávaný zisk před zdaněním. Konkrétní čísla však v tuto chvíli nebudu prezentovat. Obecně se dá říci, že se nám dařilo v přepravách železného šrotu, dřevní štěpky i dalších komodit. Odbavili jsme také více kontejnerů z Číny. Tyto přepravy realizujeme již čtvrtým rokem. Naopak pokles jsme zaznamenali v segmentu přeprav mimořádných zásilek a kolejových vozidel.

► V loňském roce se vaším stoprocentním vlastníkem stalo ČD Cargo. Bude to mít nějaký vliv na činnost ČD Cargo Logistics do budoucna? Jak se bude vyvíjet spolupráce mezi oběma firmami?

Skutečnost, že se ČD Cargo stalo sto procentním vlastníkem společnosti, bude mít samozřejmě na činnost a rozvoj společnosti ČD Cargo Logistics velký vliv. Chtěli bychom jít podobnou cestou, jako ostatní velké evropské železnice – striktním oddělením činnosti železniční dopravy a činnosti speditéra.



Tomáš Eichler

Chceme více „zapadnout“ do portfolia dceřiných společností ČD Cargo.

Dokončení ze str. 1

Tento záměr jsme začali realizovat na konci loňského roku, kdy bylo rozhodnuto o přechodu části zaměstnanců, kteří se spediční činností zabývají, z ČD Cargo na ČD Cargo Logistics. Sem přešly i činnosti spojené se skladovací halou v Lovosicích. Co se týče další spolupráce, bude naše matka výhradním dodavatelem trakčního výkonu včetně železničních vozů, a to nejenom v České republice, ale prostřednictvím dalších dceřiných společností i v dalších evropských zemích. Jako příklad bych uvedl Polsko, kde v případě produktového vlaku MalaTrain využíváme jako dopravce výhradně společnost CD Cargo Poland.

►► **Odražila se změna vlastníka v názvu firmy příp. v marketingu?**

Samozřejmě. Chceme více „zapadnout“ do portfolia dceřiných společností ČD Cargo. Proto ta změna názvu naší firmy na ČD Cargo Logistics. Změnu budete moci brzy pozorovat i na internetových stránkách, ze kterých jasně vyplývá naše příslušnost ke skupině ČD Cargo. V letošním roce se také společně zúčastníme velkých logistických veletrhů v Moskvě a v Mnichově.

►► **Můžete prozradit nejdůležitější plány pro letošní rok? Co budete nabízet zákazníkům?**

Již jsem zmínil, že k 1. lednu letošního roku přešla část zaměstnanců

z naší mateřské společnosti k nám. Tímto krokem došlo k navýšení počtu zaměstnanců ČD Cargo Logistics o téměř 30 %. Rád bych, aby se „staří“ a „noví“ zaměstnanci co nejdříve sžili a vytvořili partu, která táhne za jeden provaz s cílem dalšího rozvoje naší společnosti. Pokud se nám toto podaří, pevně věřím, že na sebe další úspěchy nedají dlouho čekat a ČD Cargo Logistics ještě více posílí svoji roli na trhu evropské logistiky. Chceme se stát opravdovým lídrem v přepravách po Nové hedvábné stezce, potenciál vidíme i v rozšiřování nabídky na přepravy do Ruska. Kromě samotných přeprav chci rozvíjet i činnost poskytovatele skladové logistiky. Osobně jsem pevně přesvědčen, že tyto služby

spolu úzce souvisí a ten, kdo dokáže zákazníkovi poskytnout vše z jedné ruky má obrovskou tržní výhodu. Ve skladové hale Lovosice, kterou od ledna obchodně zastřešujeme, realizujeme dnes nejen skladování, ale do října loňského roku i další logistické služby s přidanou hodnotou (balení, pikování, JIT dodávky). V hlavě mám spoustu plánů, nechte se překvapit.

►► **A co vaše osobní cíle?**

Samozřejmě, že jako každý mám kromě cílů pracovních i ty osobní. Tím hlavním je pro mě trávit více času se svou třiletou dcerkou Laurou, kterou jsem v posledních týdnech poněkud zanedbával. Vzhledem k tomu, že je velmi pohybově nadaná, chtěli

bychom se společně věnovat sportovním aktivitám, především lyžování a jízdě na kole. Ti, kteří mně znají blíže, vědí, že velmi rád jezdím na svém motocyklu značky Honda. Letos se mi zřejmě splní můj sen a já se zúčastním motocyklového výletu do ruského Altaje a Mongolska. Účastníkem, této expedice, jsem se stal úplně náhodou. Skupina motokářů z Třince poptávala na ČD Cargo přepravu kontejneru do Novosibirsku, ve kterém chtěli po železnici přepravit své stroje. Slovo dalo slovo, a pokud se nic nepředpokládaného nestane, vyrazím tam s nimi.

Připravil: Michal Roh
Foto: Michala Grünbaum

Jak jsme si vedli v roce 2018

Hodnocení loňského roku začneme tradičním konstatováním, že přesné výsledky, zejména ekonomické, budou s ohledem na pravidla kapitálového trhu k dispozici až v květnu letošního roku. Nic nám však nebrání zhodnotit rok 2018 obecně a po stránce přepravních objemů v jednotlivých komoditách.

Za rok 2018 bylo vlaky ČD Cargo přepraveno 66,4 mil. tun zboží, což je ve srovnání s předešlým rokem o téměř 1,6 mil. tun více. Meziroční nárůst zaznamenaly všechny komodity s výjimkou černého uhlí a koku. Největší meziroční nárůst vykázala komodita hnědé uhlí. K příčinám nárůstu a poklesu se však ještě dostaneme. Bohužel i přes výše uvedený meziroční nárůst se nepodařilo naplnit cíle poměrně ambiciózně stanoveného podnikatelského plánu. K jeho naplnění nám zbývalo přepravit 1,7 mil. tun zboží. Avšak i přes tento nezdar lze výsledky loňského roku hodnotit pozitivně, neboť po několikaleté přestávce konečně vzrostl podíl ČD Cargo na dopravním trhu, a to o 1,75 % (dle hrtkm). Celkově se dá říci, že v druhé polovině roku 2018 se nám dařilo lépe, s výjimkou provincie, kdy v důsledku poměrně dlouhého volna řada firem omezila nebo úplně zastavila výrobu.

Výsledky v komoditě **železo a strojírenské výrobky** ovlivnila restrukturalizace přeprav železné rudy do tuzemských hutí. Poklesla její přeprava z Ukrajiny, kde velké problémy v plynulosti přeprav působil nedostatek lokomotiv a strojvedoucích Ukrajinských železnic. Částečně nebo zcela nové pak byly přepravy rudy přes chorvatské, polské a německé přístavy. Část přeprav se nám podařilo získat od dopravce PKP Cargo. Pozitivně se na výsledcích v komoditě projevoval i získání řady nových přeprav kolejnic, svitků plechu nebo drátu. Situace v přepravách šrotu byla stabilní a závisela na okamžité dostupnosti vozů Eas. V komoditě **stavebniny** byl plán splněn na

100 % i přesto, že výsledky prvního pololetí roku 2018 tomu příliš nenasvědčovaly. I přes sílící konkurenci narostly přepravy cementu a vápenců. Velice úspěšně se rozvíjely zejména přepravy odsiřovacích vápenců z Berouna do německých elektráren s lokomotivou Vectron. Pozitivně lze hodnotit také nárůst exportních přeprav betonových prefabrikátů od výrobce Goldbeck Vrdu. Z oblasti výluk lze zmínit realizaci přeprav šterku na mediálně sledovanou stavbu nové čtyřkolejné tratě v Praze-Vršovicích, kde ČD Cargo zajišťuje i vykládku kamene.

Plán tržeb v komoditě **hnědé uhlí** se podařilo překročit i přes řadu okolností, které měly spíše negativní dopad. Ve prospěch silniční konkurence v důsledku nedostatku ložného prostoru výrazně poklesly přepravy tříděného uhlí. Nepříznivě se projevovala také výluková činnost a nižší objednávky některých tepláren. Pozitivního výsledku bylo dosaženo zejména díky navýšení přeprav do elektrárny Chvalčice, které v dubnu ještě probíhaly souběžně ve vozech Eas i systémem InnoFreight, od května pak plně v kontejnerech InnoFreight. Pozitivně se rovněž projevilo navýšení objemů přeprav v relaci Nové Sedlo u Lokte – Hněvice v důsledku poškození tratě u Hájku a následně nesjízdnosti tratě. Oproti tomu komodita **černé uhlí a koks** znamenala propad. Způsoben byl zejména situací na trhu v těchto komoditách. Projevil se postupný útlum těžby jak v OKD, tak v Polsku, kde tamní doly při nedostatku uhlí preferují polské odběratele před českými. I v roce 2018 pokračovala těsná spolupráce s dceřinou společností CD Cargo Poland.

Změna obchodní politiky UNIPETROLU nebo preference přeprav produktovody, to jsou jen dva z celé řady faktorů, které ovlivnily výsledky v komoditě **chemické výrobky a kapalná paliva**. Nutno říci, že v této konkurenci panuje již řadu let ostrý konkurenční boj a uspět v něm není lehké. O to pozitivněji lze hodnotit navýšení přeprav

pohonných hmot z Německa nebo operativní reakci ČD Cargo na požadavek na obsluhu skladů v Sedlnicích, náhradou za požárem poškozené sklady PHM v Osíčku. Naši pozici se podařilo posílit i nasazením vlastních cisternových vozů. Kúrovcová kalamita se v průběhu roku rozšířila z Jeseníků i do dalších oblastí – Beskyd nebo na Českomoravskou vrchovinu a ČD Cargo na toto rozšíření muselo operativně reagovat. V průběhu roku se nám podařilo navýšit park vozů na odvoz dřeva a díky všem přijatým opatřením se plán v komoditě **dřevo a papírenské výrobky** podařilo výrazně překročit. Potíže však působila přeplněnost skladů u příjemců a v komoditě se objevovalo stále více soukromých dopravců. V druhé polovině roku se dařilo v přepravách obilí v tranzitu přes Českou republiku do Německa, úspěšně lze hodnotit i novou linku na přepravu nápojů PEPSICO z Prahy do Budapešti. ČD Cargo zajistilo bez problémů i přepravu cukrové řepy do Hrušovan nad Jevišovkou nejen z Če-

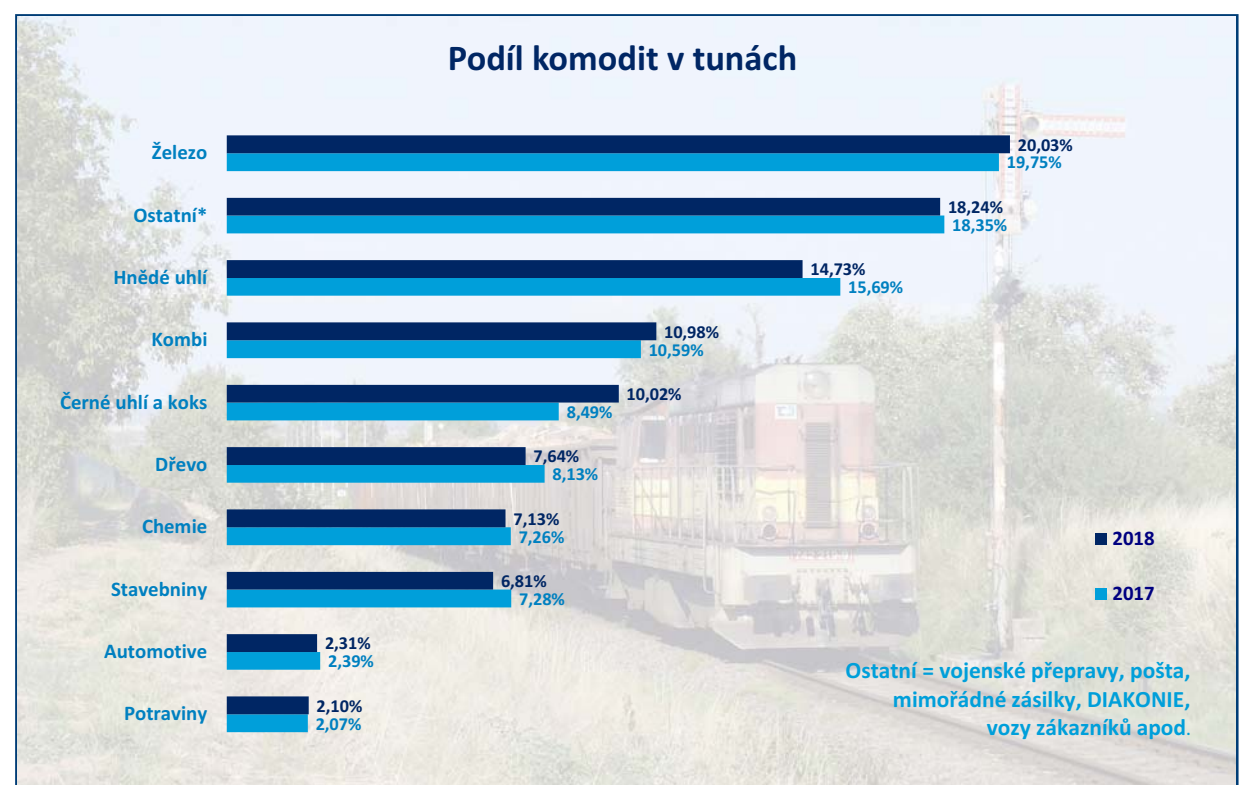
ské republiky, ale i ze Slovenska nebo Rakouska. V komoditě **potraviny a zemědělské výrobky** tak výsledky předčily naše očekávání. Situace v komoditě **ostatní** byla stabilní – došlo sice ke ztrátě přeprav velkých transformátorů nebo některých kolejových vozidel, ale oproti tomu stála celá řada vojenských přeprav.

V segmentu **kombinované dopravy** jsme zahájili provoz nových vlaků z Číny, podařilo se rozjet i novou linku pro LKW Walter v relaci Rostock – Curtici. Bohužel nezahálela ani konkurence, která spustila také další linky na přepravu automobilových návěsů. Celkové výsledky pak ovlivňovala i preference vlastních kapacit operátora Metrans zejména ve vývozu na Slovensko, stejně jako pokles u dalších operátorů. Tím se dostáváme k poslední komoditě, kterou je **automotive**. Zde v důsledku aktivní obchodní politiky realizované v součinnosti s dceřinou společností CD Cargo Germany přepravy meziročně narostly, na splnění plánu to však nestačilo. Ztratili jsme,

nikoliv vlastní vinou, některé přepravy. Jmenovat můžeme například některé vlaky mezi Devínskou Novou Vsí a Německem, které byly z důvodu rozsáhlé výlukové činnosti v tzv. Elbtalu převedeny na Rakousko. Další ztráta přeprav ve prospěch automobilové konkurence nastala u přeprav z automobilek KIA a Hynudai do Polska. Z důvodů opět nikoliv na straně ČD Cargo byly omezeny přepravy automobilů Škoda do Turecka.

A jaký bude rok 2019? Náš lokomotivní park jsme rozšířili o další lokomotivy Vectron, takže budeme schopni pokrýt další požadavky na realizaci přeprav v celé trase, včetně zahraničních úseků. Postupně je doplňován i vozový park. Bude tedy záležet jen na nás, na naší obchodní strategii a agresivitě a také na provozní kvalitě, zda se nám podnikatelský plán počítající s přepravou 66,7 mil. tun zboží podaří úspěšně naplnit.

Michal Roh
Graf: Leona Pecková



Reprezentační ples ČD Cargo 2019

V pátek 18. ledna 2019 se v ostravském hotelu Clarion Congress uskutečnil v pořadí již 14. ročník Reprezenačního plesu ČD Cargo, tentokrát s podtitulem „Tajemná noc“. O ples byl tradičně enormní zájem a tak se letošní účast vyšplhala na rekordní počet 540 návštěvníků.

Mezi hosty nechyběli především zástupci významných obchodních partnerů a zákazníků ČD Cargo, ale také TOP management a vedení naší společnosti. Celým večerem provázeli s noblesou, šarmem i jemným humorem Iva Kubelková a Jan Čenský. Bohatý program nabídl letos hudební bonbonky v podání Ewy Farna, Pavla Habery či po půlnoci skupiny Děda Mládek Illegal Band. V doprovodném programu ani letos nechybělo oblíbené „cargo casino“ či ochutnávka karibských rumů. Návštěvníci si mohli odnést na památku fotografie pořízené před fotosténou nebo v naší fotobudce. Kromě možnosti použití škrabošek a masek tajemnost celého večera umocnil i tzv. tajemný muž pohybující se mezi hosty. Trochu napětí a očekávání hosté zažili při půlnocním losování hlavních cen tomboly. Ani letos se kromě zábavy nezapomnělo i na charitu v doprovodné tombole, jejíž rekordní výtěžek byl právě k tomuto účelu použit. Ještě jednou moc děkujeme všem partnerům, kteří do této tomboly věnovali krásné ceny. Skvělá nálada a atmosféra panovala až do časných ranních hodin a nikomu se nechtělo věřit, že se s báječným večerem musí již rozloučit. Ale není důvod si zoufat, příští rok se v Ostravě sejdem znovu.

Pojďme si atmosféru plesu přiblížit v následující fotoreportáži.

Zdeněk Šiler



Šek s rekordní částkou 73 264,- Kč jako výtěžek charitativní tomboly převzal ředitel personálního odboru Mojmir Bakalář; peníze opět poputují k některému z našich kolegů, jehož rodina se ocitla v tíživé životní situaci.



Tajemnou noc odstartovali neméně tajemní moderátoři večera Iva Kubelková s Janem Čenským.



Třeba má i trochu „boky jako skříň“, ale zpěvačka je to vynikající, Ewa Farna.



Pavol Habera je stálí pop music již řadu let, o čemž přesvědčil i ostravské osazenstvo plesu.



Před fotobudkou bylo opravdu veselo...

Cargo

Reprezentační ples 18. leden 2019



Tradiční plesové předtančení letos nahradila světelná „wow“ show s vyvrcholením vizualizace loga ČD Cargo.

Představujeme lokomotivy ČD Cargo (14.)

Lokomotivy řady 210 „žehlička“

Do doby představení řady 210 (původně S 458.0) bylo pro staniční posun na střídavé napájecí soustavě nutné využívat pouze velké elektrické lokomotivy nebo pro pravidelnou posunovací službu lokomotivy nezávislé a parní trakce. Proto byl ministerstvem dopravy v roce 1971 objednan u firmy Škoda vývoj lehkých střídavých lokomotiv určených pro posun

a 1983. Roku 1979 bylo vyrobeno 20 strojů typu 51E2 s inventárními čísly 032 – 051 a konečně v roce 1983 posledních 23 lokomotiv továrního typu 51E3 inventárních čísel 052 – 074. V roce 1983 výrobce Škoda dodal 10 lokomotiv továrního typu 36E1 do Jugoslávie pro podnikovou železniční síť srbského těžebně-elektřárenského kombinátu TENT Obrenovac. Tam

tové službě. Nové lokomotivy velmi brzy ovládly výkony na staničních zálohách ve velkých uzlech a postupem času byly nasazovány i na traťové výkony včetně přetahů osobních souprav na odstavná nádraží, lehkých nákladních vlaků apod. Použitelné jsou i pro osobní vlaky, neboť disponují elektrickým vytápěním souprav, častěji se ale využívají v nákladní dopravě. Do osobní dopravy se dostaly jen v omezené míře vzhledem k jejich nízkému výkonu a rychlosti. Lokomotivní řada 210 jezdí v ČD i ČD Cargo, na Slovensku u ZSSK Cargo, u ZSSK byl jejich pravidelný provoz ukončen v roce 2018. V současnosti jsou u ČD Cargo některé lokomotivy řady 210 provozovány i s akumulátorovým vozem, takto je můžeme zastihnout v provozu na manipulačních vlcích. Tato kombinace umožňuje posun lokomotivou závislé trakce i na nezatržovaných kolejích na nádražích ležících na jinak elektrifikovaných tratích a na neelektrifikovaných vlečkách.

Mechanická část lokomotiv řad 210 je prakticky shodná s řadou 110. Lokomotivy jsou podvozkové čtyřnápravové kapotové s centrální věžovou kabinou strojvedoucího a dvěma sníženými předstávkami, tento charakte-



Na snímku z října 2004 je zachycena lokomotiva 210.030 v Hodoníně. V cisternách byla přepravována ropa z Moravských naftových dolů. Foto: Michal Roh



Lokomotiva 210.066 posunuje ve stanici Nové Sedlo u Lokte.

Foto: Michal Roh ml.

a lehkou traťovou službu. Vyvinuté lokomotivy 210, nazývané obdobně jako jejich stejnosměrné kolegyně „žehličky“, již patří do II. generace lokomotiv Škoda, i když jejich mechanické řešení vychází z prototypů stejnosměrné řady 110 (E 458.0), které byly právě zkoušeny a vykazovaly výborné výsledky. Tak vznikla řada 210 vyznačující se prvenstvím v použití tyristorové pulzní regulace u lokomotiv Škoda. Jako byla řada 110 vzorem pro mechanickou část řady 210, tak elektrická část řady 210 byla vzorem pro modernější posunovací lokomotivu 111 určenou pro stejnosměrnou trakci.

Prototypová lokomotiva 210.001 (S 458.0001) byla vyrobena v roce 1972. V této době šlo díky pokrokovým řešením o jednu z nejmodernějších lokomotiv této třídy na světě. Prvních 30 sériových strojů továrního typu 51E1 bylo vyrobeno během následujícího roku. Později byly doobjednány další dvě série, dodané v letech 1979

byly označeny řadou E443 a jsou v provozu dodnes. Dalším zahraničním odběratelem se staly BDŽ, pro které bylo v Plzni roku 1994 vyrobeno 20 lokomotiv továrního typu 56E1, v Bulharsku označených jako řada 61. Na sklonku osmdesátých let ČSD plánovaly objednat další posunovací lokomotivy, jejichž elektrická část by odpovídala dosaženému pokroku v elektrotechnice. Proto byla v letech 1989 až 1990 rekonstruována lokomotiva 210.001, která dostala nové označení 209.001 a stala se tak prototypem plánované sériové dodávky lokomotiv vybavených mj. elektrodynamickou brzdou s rekuperací. Zkušební provoz probíhal v letech 1990 až 1998, poté byl stroj odstaven v areálu firmy Škoda. K plánované sériové výrobě již nedošlo, prototypová lokomotiva byla roku 1999 zrušena a v roce 2006 sešrotována na známém „pohřebišti“ lokomotiv v České Třebové.

Lokomotivy řady 210 jsou primárně určeny pro těžký staniční posun, ale velmi dobře se osvědčily i v lehké tra-



Stanoviště strojvedoucího na lokomotivě řady 210

Foto: Petr Říha

rický tvar lokomotiv 110, 111 a 210 je i základem jejich přezdívky „žehlička“. Na čelech lokomotivy jsou zřízeny plošiny pro posunovače. Kapotová koncepce se dvěma sníženými demontovatelnými kapotami umožňuje výborný výhled strojvedoucího z centrálního stanoviště s velkou prosklenou plochou, což má ale za následek nepříjemný efekt – přehřívání kabiny v letních měsících. Kabina strojvedoucího je přístupná dveřmi z obou stran a nachází se v ní dva diagonálně umístěné řídicí pulty. Rám je otočnými čepky spojen se dvěma dvounápravovými trakčními podvozky s dvojitým odpružením. Primární vypružení zajišťují pryžokovové silentbloky, sekundární odpružení mezi rámem skříně a rámem podvozku je provedeno vlnitými ocelovými pružinami doplněnými svislými hydraulickými tlumiči. V každém podvozku jsou usazeny dva tlapové trakční motory TE 06. Brzdový systém lokomotivy se skládá z ruční brzd, samočinné tlakové brzd a přímočinné brzd. Ruční

měrných posunovacích lokomotiv řady 110. Proud z troleje odebírá polopantograf, umístěný na střeše kabiny strojvedoucího, kde je také tlakovzdušný hlavní vypínač a jeho vzduchojem. Trakční bezodbočkový transformátor typu EL 6446-40 je zavěšen pod hlavním rámem mezi podvozky, regulace výkonu probíhá na jeho nízkonapětové

straně. Sekundární vinutí se větví do dvou částí s fázově řízenými tyristorovými pulsními měniči, které napájejí trakční usměrňovače typu Tyrus-delta, napájející stejnosměrné čtyřpólové trakční elektromotory, pocházející z produkce ČKD Trakce a používané i v dieselelektrických lokomotivách řad 770 a 771. K řízení výkonu jsou určeny kruhové řídicí kontroléry, umístěné na obou řídicích pultech, z nichž jeden je plně vystrojen a druhý je zjednodušen. Lokomotiva pracuje ve třech režimech jízdy. Traťový režim pro využívání rychlosti až do 80 km/h, pomalá jízda s cizím buzením trakčních motorů do rychlosti 20 km/h a pomalá jízda s cizím buzením trakčních motorů do rychlosti 5 km/h. Režimy pomalé jízdy jsou určeny pro posun a rozpouštění vozů na spádovištích. Napětí palubní sítě je 48 V. Lokomotiva je vybavena vlakovým zabezpečovačem LS IV. Lokomotivy této řady jsou nenáročné na údržbu, spolehlivé z provozního hlediska a jednoduché na obsluhu. Jejich koncepce se zvýšenou středovou kabinou zajišťuje obsluhu nadstandardní výhled, a proto jsou v provozu oblíbené.

Lokomotiva 210.028 byla v SOKV České Budějovice rekonstruována na vozidlo řady 218, což pomocí zastavěného dieseleového motoru umožňuje provoz na úseku tratí bez trolejového vedení. Další obdobnou lokomotivou bude lokomotiva 218.016, která se dokončuje v SOKV České Budějovice. O těchto zajímavých lokomotivách si povíme někdy příště.

Petr Říha



Lokomotiva 210.027 s akumulátorovým vozem přistavuje vozy na neelektrifikovanou manipulační kolej (podvalníkovou jámu JHMD) v Jindřichově Hradci.

Foto: Michal Roh

Základní technické údaje řady 742N

Výrobce	Škoda Plzeň
Rok výroby	1972 – 1988
Vyrobena ks	74
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'
Trakční systém	25 kV–50 Hz
Délka přes nárazníky	14 400 mm
Služební hmotnost	72 t
Regulace výkonu	pulzní
Typ trakčních motorů	TE 06
Max. tažná síla	164 kN
Trvalý výkon	880 kW
Maximální rychlost	80 km/h

Flotila lokomotiv Vectron je kompletní

Fotografie na titulní straně tohoto čísla Cargováku nás upozornila na skutečnost, že flotila lokomotiv Vectron ČD Cargo je již kompletní. Byla tak završena jedna z etap modernizace našeho lokomotivního parku.

Dodávka čtyř lokomotiv 383.009 – 012 byla realizována na základě smlouvy podepsané v srpnu loňského roku. První ze čtveřice lokomotiv, stroj s číslem 009 byl dodán již na začátku listopadu 2018 a opatřen byl polepem připomínajícím 100. výročí vzniku Československa a také ČSD. Lokomotiva se tak vzápětí stala oblíbeným námě-

tem železničních fotografů. Lokomotiva 383.010 dorazila do České republiky 13. prosince 2018, zbylé dva stroje pak 21. prosince. Technicko-bezpečnostní zkoušky se uskutečnily tradičně na železničním zkušebním okruhu VÚŽ a na přilehlé trati Velim – Poříčany. Zde byly také lokomotivy 010 – 012 opatřeny polepem „Napříč Evropou“ a brzy tento slogan začnou naplňovat v praxi.

Co vlastně taková Technicko-bezpečnostní zkouška (TBZ) obnáší? Dělí se na několik částí. Nejprve probíhá kontrola komplexnosti všech dokladů a kontrola úplnosti vozidla. Poté dojde na zkoušky v klidové poloze, kdy se sta-



Přepravy automobilů a zpět prázdných autovozů si dnes bez Vectronů řady 383 neumíme představit.



Jaké výkony na nové Vectrony asi čekají?

cionárně zkouší například všechny druhy brzd, osvětlení, vlakové zabezpečovače nebo třeba pískovače. Poté dojde na dynamické zkoušky na zkušební trati, při kterých se zkouší lokomotivní celky za pohybu: vlakové zabezpečovače, rychloměry a také všechny druhy brzd. To, že lokomotiva vyhověla, musí v protokolu potvrdit zkušební komisař nezávislé právnické osoby.

Trojice lokomotiv poté z Velimi putovala do SOKV Ústí nad Labem, kde byly lokomotivy oficiálně převzaty od zástupců společnosti Siemens Česká republika. Přejímka lokomotivy musí být důkladná, je to poslední možnost,

jak reklamovat některé nedostatky. Nejprve proběhne přejímka dokumentace, která se k lokomotivě váže. V případě lokomotiv Vectron jde o dva šanonony vysoké cca 15 cm plné dokumentace ke konkrétní lokomotivě. Poté proběhne vlastní převzetí, kdy zástupci firmy Siemens a ČD Cargo „prolezou“ lokomotivu kompletně odshora od střechy, až po pojezd. Proto musí být lokomotiva přistavena na kryté koleji opatřené lávkami a manipulačním kanálem. Poté následuje sepsání nalezených závad a určení postupu pro jejich odstranění. Jakmile je lokomotiva převzata a pojištěna, je třeba ji vybavit

provozními pomůckami a může vyrazit na tratě v zemích, pro které má schválení. Nové Vectrony proto v průběhu února čekají technicko-bezpečnostní zkoušky v Polsku a Maďarsku a poté budou lokomotivy zařazeny do pravidelného provozu. Bude možné se s nimi setkat jak na pravidelných výkonech na vlcích s automobily, vápencem nebo automobilovými návěsy, ale stále častěji by měly zajíždět i do Rakouska (viz informace na str. 7.)

Michal Roh

Petr Říha

Foto: Michal Roh ml.

Personální marketing a nábor zaměstnanců

Společnost ČD Cargo má přes 7 000 zaměstnanců, z toho je 2 300 zaměstnanců starších 55 let. Tak jako většina zaměstnavatelů v České republice hledáme i my na trhu práce nové zaměstnance. S ohledem na skutečnost, že většina našich provozních zaměstnanců je po stránce zdravotní posuzována dle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění, je nábor nových zaměstnanců hlavně do zaměstnání posunovač velmi ztížen tím, že u uchazeče nesmí být dosaženo stanovené zrakové ostrosti s korekcí, tzn., že dotyčná osoba nemůže nosit brýle nebo mít oční čočky.

V současné době hledáme také strojvedoucí, které si na naše náklady v rámci skoro ročního výcviku pro výkon práce sami připravíme. V naší společnosti máme 1 700 strojvedoucích,

z toho 7 žen. Něco málo statistiky z Drážního úřadu: ke konci loňského roku bylo z 9 199 strojvedoucích v Česku zhruba 1 400 strojvedoucích starších 61 let, tedy v důchodovém věku, a téměř třetina ve věku nad 50 let. Průměrný věk strojvedoucího činil 48,5 roku a průměrná měsíční mzda byla přes 37 tisíc korun. Nedostatek zaměstnanců pociťujeme i v oblasti našeho opravárenství, kde hledáme svářeče, opraváře kolejových vozidel, mechaniky.

I přes to, že se neustále snažíme na webu, facebooku i jinde prezentovat naši společnost jako nákladního dopravce, nejen při pracovních pohovorech jsme zjistili, že si nás občané neustále pletou s Českými drahami. To byl jeden z impulsů, proč jsme se rozhodli k účasti na pracovních veletrzích. V říjnu 2017 se konal v OC Černý Most v Praze pracovní veletrh JOBfest, na který jsme se jeli podívat. Tato forma prezentace společnosti se nám zdála být optimální i z ekonomického

město	termín
PŘEROV	pátek 22. března 2019
BRNO	pátek 26. dubna 2019
LIBEREC	pátek 24. května 2019
PLZEŇ	sobota 5. října 2019 / termín bez záruky
OSTRAVA	pátek 25. října 2019 / termín bez záruky
PRAHA	září 2019 / přesný termín ještě není potvrzen

hlediska. Oslovili jsme proto pořádající společnost Advee services s.r.o. a v roce 2019 se ČD Cargo JOBfestu zúčastní jako jeden z hlavních partnerů. Ten je vždy výrazně označen na všech marketingových materiálech k akci a disponuje největším a nejzajímavějším místem. Prezentace společnosti je marketingově zajištěna nejen prostřednictvím ráiových spotů na rozhlasových stanicích Evropa 2, Frekvence 1, Impuls + lokální rádia, ale i letáky, upoutávkami v regionálním tisku, pozvánkami školám, billboardy, zveřejněním na facebooku, webu atd. JOBfest se koná v místě obchodních center s návštěvností cca 10 – 30 tisíc osob.

V pátek 1. února 2019 se konal letošní první pracovní veletrh JOBfest v obchodním centru Géčko v Ostravě. Celou akci zahájil v 10 hodin hejtman Moravskoslezského kraje pan prof. Ing. Ivo Vondrák, CSc., společně s ředitelkou Krajské hospodářské komory Moravskoslezského kraje paní Bc. Natálií Šitavancovou. Vedení naší společnosti zastoupil Ing. Ivan Čimbora, zástupce ředitele PJ Ostrava, který přítomně v krátkosti seznámil s profilem ČD Cargo a s naší poptávkou po pracovních pozicích konkrétně v ostravské oblasti. Po celou dobu akce jsme rozdávali drobné reklamní předměty, promítali profil společnosti s náborovým spotem a prezentaci pro děti o práci strojvedoucího.

Asi nikdo neočekává, že se nám po účasti na JOBfestech výrazně navýší počet uchazečů o práci. Náš přínos vnímáme zejména z pohledu personálního marketingu, kdy jsme se jako významný zaměstnavatel na Ostravsku

zviditelnili. Účast na JOBfestu totiž kombinuje zviditelnění společnosti a přímé setkání personalistů se zájemci o práci z řad veřejnosti bez účasti prostředníků. Návštěvnost v Ostravě předčila naše očekávání a věříme, že jsme se dostali do podvědomí lidí jako stabilní zaměstnavatel – železniční nákladní dopravce ČD Cargo a v tomto duchu již nyní organizujeme naši účast i v ostatních městech naší republiky.

Text: Věra Drncová

Foto: Věra Drncová a Archiv ČD Cargo



Obnovení přeprav recyklovaného papíru z Prahy-Běchovic do Rakouska.

V závěru loňského roku byly obnoveny přepravy recyklovaného papíru z Prahy-Běchovic do papíren Laakirchen Papier AG v hornorakouském Laakirchenu. Tyto přepravy bývaly z Běchovic poměrně tradiční, ale počátkem roku 2017 z obchodních důvodů mezi odesílatelem a zpracovatelem ustaly.

Sběrový papír je, zřejmě kromě železného šrotu, historicky jednou z nejdéle recyklovaných surovin. Mnoho z nás si jistě vzpomene na sběr papíru a různé školní sběrové akce za časů svého dětství. Recyklací starého papíru pomáháme nahrazovat dřevo, čímž šetříme životní prostředí. Recyklovaný papír je běžně zpracováván pro výrobu novinového papíru, lepenky, balicího papíru, izolačních materiálů, tapet, nábytku, zahradnických nádob, obalů a přepravěk. Předpokla-



Nakládka prvního vozu v Praze-Běchovicích 15. listopadu 2018

dem tohoto využití je ovšem důsledné třídění sběrového papíru podle normy (v České republice ČSN 501990) za účelem dalšího možného využití. Jednotlivé třídy pochopitelně nesmí ob-

sahovat nežádoucí příměsi. U odpadů s obsahem těchto příměsí nebo různých škodlivin, jako jsou laminovaný papír, toaletní papír, dehtová lepenka, kartony, obaly s hliníkovou fólií,

uhlové papíry, hygienicky závadný papír ze zdravotnických zařízení, olejové filtry apod., které nejsou pro další výrobu již použitelné, se podle charakteru příměsí provádí kompostování,

spalování nebo v nezbytných případech skládkování.

Papírny v Laakirchenu jsou jedním z největších a nejvýznamnějších producentů papíru v Rakousku. Jejich historie sahá do poloviny 19. století. V té době koupil Franz Schuppler starý mlýn na řece Traun, který přebudoval na továrnu na papír, čímž v Laakirchenu založil papírenskou výrobu. Po jeho smrti v roce 1884 převzali výrobu jeho synové Alfred a August.

Přepravy se uskutečňují jako jednotlivé vozové zásilky běžnou vlakotvorbou přes Prahu-Libeň, České Budějovice a Horní Dvořiště, kde jsou zásilky předávány rakouskému RCA. Použity jsou kryté vozy řady Habbills, případně Himrrs, který má větší kapacitu. Zatím odjely tři zásilky a věříme, že další budou následovat.

Text: Martin Boháč
Foto: Jan Kadlec

Železniční spojení Číny, Pákistánu a Íránu Část 2 – roky 2018, 2019 a další budoucnost

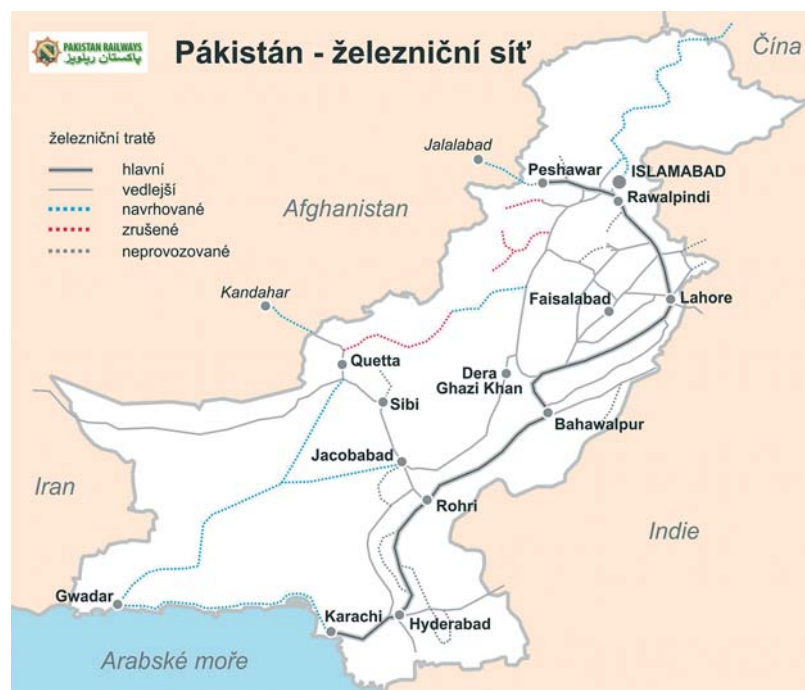
Zatím nejnovější informace pocházejí z 13. září 2018, kdy pákistánský ministr železnic oficiálně oznámil významné investice do modernizace trati Kvéta – Taftan (pohraniční bod s Íránem) a též do výstavby nové trati Kvéta – přístav Gwadar u Arabského moře (viz dále) s možným propojením do íránského přístavu Čabahar. Všechny tyto projekty by měly být financovány z íránských, a především z čínských zdrojů a úvěrů.

Kromě toho měla být v prosinci 2018 znovuzahájena osobní doprava z Kvéty do Zahedanu, zřejmě v podobném rozsahu jako tomu bylo před dvaceti lety. K tomu bude mimo jiné nutno aktualizovat a případně změnit výše zmíněnou mezistátní dohodu z roku 1959. Dále je avizováno zahájení pravidelné nákladní dopravy, tentokrát ale orientované především na íránské spíše než na turecké nebo dokonce evropské zákazníky, což může v důsledku znamenat reálnější obchodní potenciál celého projektu. Pro podporu přeprav byly pá-

kistánskou stranou vyhlášeny pro celý úsek z Kvéty až k íránské hranici (640 km), velmi příznivé ceny dovozu. Pro import do Pákistánu jde o 800 Pákistánských rupií za tunu zboží a pro export dokonce jen o 500 rupií, což při aktuálním kurzu znamená zhruba 136, resp. v exportu dokonce jen 85 korun. Íránské tarify za přepravu a překládku v Zahedanu nejsou známy, každopádně uvidíme, zda takto výhodné sazby konečně pomohou zahájit na této spojnici trvalou a pravidelnou nákladní dopravu.

Ovšem je jasné, že železnice orientovaná pouze na propojení Pákistánu se západním světem nemá příliš nadějí na úspěch, neboť Pákistán je sice jednou z nejlidnatějších zemí světa, ale též jednou z nejméně hospodářsky výkonných. Tato železnice bude mít význam pouze v případě, že Pákistán bude propojen se svými sousedy – Indií a především Čínou. V případě každé z těchto zemí je situace úplně odlišná: kolejové propojení s Indií existuje nejméně na dvou místech již z dob

jednotné Britské Indie, ovšem problémem rozvoje obchodních a tím i přepravních vztahů mezi oběma zeměmi je stále vysoké napětí mezi nimi, neboť obě země jsou od roku 1948 de facto ve válečném stavu. Mezi Pákistánem a Čínou žádné železniční spojení neexistuje, ale vztahy mezi těmito zeměmi jsou dnes velmi dobré a Pákistán dokonce v minulosti předal menší část Kašmíru, který je hlavním důvodem sporů mezi Indií a Pákistánem, pod čínskou správu. V poslední době Čína v Pákistánu velmi investuje, a to v rámci projektu nazvaného China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). Příkladem může být výše zmíněný přístav Gwadar, který byl uveden do provozu 13. listopadu 2016 právě za výrazné čínské finanční podpory. Čínský zájem o tento, zatím celkem neznámý přístav, není náhodný. Jeho poloha a další parametry umožňují přenést zhruba 70 % objemu do Číny importované blízkovýchodní ropy z námořní přepravy skrze nebezpečný a přetížený Malacký průliv právě sem. To má ovšem jednu podmínku, a tou je právě kapacitní napojení na železniční síť. Proto je nyní projektována spojnice, z velké části vedená v nové trase a z části využívající stávající pákistánskou železniční síť. Železnice by měla vycházet ze západočínského města Kašgar, překonala by náhorní planinu východního Pamíru a pohoří Karákóram a v severním Pákistánu, zřejmě někde v prostoru města Láhaur (Lahore), by se napojila na stávající železniční síť. Ta by odsud byla využita pravděpodobně až do Kvéty, kde by navázala výše zmíněná stávající trať do íránského Zahedanu, tak i nová trať do Gwadaru. Stavba železnice skrze náročný vysokohorský terén samozřejmě znamená mimořádné technické obtíže,



Mapa: Milan Koska

ale Čína již stavbou železnice do tibetské Lhasy předvedla, že je schopna podobná náročná díla budovat. V Pákistánu by realizace tohoto díla znamenala stávající železniční síť výrazně modernizovat a pravděpodobně i elektrizovat, přičemž je zajímavé, že na části hlavní severojižní pákistánské železnice býval v úseku Láhaur – Khanewal Junction v délce 286 km v letech 1970 – 2009 provozován elektrický provoz systémem 25 kV/50 Hz. Menším problémem by pak byla změna rozhodů mezi širokým a čínským normálním 1 435 mm, která by byla zřejmě vyřešena překládkovým terminálem někde v prostoru severního Pákistánu. V současnosti publikované odhady uvádějí, že celá tato spojnice Arabského moře a Číny by měla být uvedena do provozu v roce 2030.

Pokud k tomuto skutečně dojde, pak

by se jižní směr přes Pákistán a Írán mohl stát zajímavou alternativou i pro přepravy mezi Čínou a Evropou, především z a do oblastí jihozápadní Číny, zatím přes okolní horské masivy od západu a jihu prakticky nepřístupné. Každopádně je faktem, že závislost neustále rostoucího čínského hospodářství na importované ropě je enormní a strategická snaha zbavit se nejslabšího místa těchto importů v Malackém průlivu je více než pochopitelná. Proto lze brát vybudování železniční spojnice mezi Pákistánem a Čínou, primárně určené pro tyto ropné importy, za velice reálnou a pravděpodobnou eventualitu, a s ní lze i reálně počítat s jejím „vedlejším efektem“, a to vytvořením nového železničního spojení mezi východní Asií a Evropou.

Martin Boháč



Kontejnerové vlaky Pákistánských železnic

Foto: Pakistan Railways

Železnice v Evropě 22. díl (Lucembursko)

Lucembursko je rozlohou malou (2 586 km²), avšak velmi vyspělou zemí. Žije zde necelých 600 tisíc obyvatel. Některými zdroji bývá toto velkovodství uváděno jako země s nejvyšším nominálním HDP na jednoho obyvatele. Hlavní město Lucemburk je známé jako sídlo mnoha institucí, například Evropského účetního dvora, Soudního dvora Evropské unie nebo Evropské investiční banky.

Vývoj železniční sítě

Malý vnitrozemský stát sousedí s Německem, Belgií a Francií. Stavitelé železničních tratí se proto od počátku zaměřili na spojení se sousedními zeměmi. Jako první otevřela belgická společnost Grande compagnie du Luxembourg 18. června 1846 úsek z hlavního města přes Kleinbettingen na státní hranici u Arlonu. Poté ale přišel ke slovu německý kapitál, neboť Lucembursko bylo v letech 1815 – 1866 jako suverénní stát součástí Německého svazu a až do roku 1918 i členem německé celní unie. Společnost Société royale grand-ducale des Chemins de Fer Guillaume-Luxembourg (Královská-velkovodská dráha Viléma Lucemburka) zprovoznila jako první úsek z Lucemburku přes Bettembourg k francouzské hranici a dále do Metz (11. srpna 1859) a brzy následovaly tratě z Bettembourg do Esch-sur-Alzette a Rumelange (1860), z Lucemburku přes Wasserbillig do německého Trieru (1861) a z Lucemburku do Ettelbrucku a Kautenbachu (1866) prodloužená roku 1867 do Belgie, do Spa. Další společnost, Société des Chemins de fer Prince Henri (Dráha Prince Jindřicha) otevřela v letech 1873 – 1874 tratě Esch-sur-Alzette – Pétange s prodloužením do belgického Athusu. Na západě země se poté Dráha Prince Jindřicha věnovala zpřístupnění okrajových částí země prostřednictvím tzv.

okružní dráhy tvořené Saueralskou tratí (Ettelbruck -) Diekirch – Echternach – Wasserbillig a dokončené v roce 1874 a tratí Pétange – Kleinbettingen – Steinfort – Bissen – Ettelbruck z roku 1880, která opisovala určitý půlkruh otevřený směrem na jih okolo hlavního města velkovodství. Tato okružní dráha je již z velké části bohužel minulostí. Saueralská trať byla poškozena při ofenzivě v Ardenách v roce 1944 a v roce 1964 byla definitivně uzavřena. Na západní části dráhy byla v roce 1967 zastavena osobní a o 2 roky později pak i doprava nákladní.

Zajímavostí lucemburské železniční sítě je 155 km tratí o rozchodu 1 000 mm postavených společností Luxemburger Sekundärbahnen (Lucemburské vedlejší dráhy) a „Société anonyme des chemins de fer cantonaux“ (Lucemburská kantonální dráha). Její nejdelší trať byla otevřena 20. dubna 1904 a jednalo se o přímé spojení z hlavního města přes Junglinster do poutního místa Echternach v celkové délce 46 km. Z úzkorozchodné tratě se do současnosti nezachovalo nic, což je důsledek rušení tratí po 2. světové válce, kdy lucemburská síť dosahovala své maximální délky 550 km. Jako poslední skončil provoz 22. května 1955 na úseku z Lucemburku do Remichu.

V roce 1955 byla dokončena elektrifikace prvního úseku, z Lucemburku přes Bettembourg do Francie, následovaný o rok později úsekem přes Kleinbettingen na belgickou hranici. Ten byl ovšem elektrifikován stejnosměrným napětím 3 000 V obvyklým v Belgii, neboť její zřizovací firma (viz výše) převzala v roce 1873 Belgie a provoz byl zajišťován společností SNCB. Dnes je v Lucembursku 275 km tratí, přičemž z této délky je



Dnes již historická lokomotiva při posunu ve stanici Esch-sur-Alzette

Foto: Jean-Marc Frybourg, www.railpictures.net

154 km tratí dvoukolejných a 255 km tratí elektrifikovaných.

Provozování osobní a nákladní dopravy

Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) jako národní lucemburská železniční společnost byla založena krátce po 2. světové válce podle dohody mezi lucemburskou, francouzskou a belgickou vládou. V souladu s podmínkami při založení drží ještě dnes belgický a francouzský stát podíly na společnosti a jsou zastu-

financována prostřednictvím Národního železničního fondu.

Nákladní doprava CFL přísluší joint-venture CFL Cargo, které bylo založeno 17. října 2006 společně s lucemburským ocelářským koncernem Arcelor (později: ArcelorMittal) a ve kterém CFL vlastní dvoutřetinový podíl. Současně se založením uzavřely obě strany desetiletou smlouvu o obsluhu dálkových dopravních tratí. Již dříve u CFL přepravy pro Arcelor tvořily asi 75 % přepravních objemů. Navíc bylo dojednáno, že lucemburský stát odkoupí vlečkovou kolejovou síť společnosti ArcelorMittal za 40 mil. EUR. Podle tohoto výrobce oceli byla tato iniciativa reakcí na stoupající riziko rostoucích cen za přepravu v souvislosti s další liberalizací evropské nákladní železniční dopravy od roku 2007. Se založením CFL Cargo byly také na tuto společnost převedeny podíly holdingových společností, které doposud držela dceřiná společnost CFL EuroLuxCargo SA (ELC). Od srpna 2010 má CFL Cargo společně se sesterskou společností CFL Multimodal pobočku ve Francii. CFL Fret Services France nabízí seřadovací a posunovací služby. Mezinárodní diverzifikace koncernu CFL pokračovala koncem roku 2011 nákupem 51 % akcií švédské společnosti MidCargo AB, která si od té doby změnila svůj název na CFL Cargo Sverige AB.

Základ přeprav CFL Cargo tvoří i dnes přepravy oceli mezi výrobními závody ArcelorMittal, expedice hutních výrobků, přepravy zboží z Lucemburska do severní Itálie, ale také přepravy koksu a hutních výrobků z Polska přes Německo do Francie. Skupina CFL Cargo je dnes aktivní v 6 zemích, kde má 13 poboček. V roce 2017 přepravila 9,6 mil. tun zboží.

Michal Roh

Mapa: Pinterest.com



povány vždy jedním členem správní rady. V současnosti je CFL správcem železniční infrastruktury a provozovatelem železniční osobní dopravy. Provozuje však také několik autobusových linek. Přeshraniční vlaky jezdí často v režii drah příslušného sousedního státu. Údržbou a správou infrastruktury je CFL pověřeno jejím vlastníkem, ministerstvem pro trvalý rozvoj a infrastrukturu. Rozvoj a údržba sítě je



S nákladními vlaky dopravce CFL Cargo se dnes můžeme setkat téměř po celé západní Evropě Foto: www.finnmoller.dk

Ze zahraničí

ŠVÝCARSKO

Hledá se investor pro SBB Cargo

Švýcarská vláda oznámila, že hledá investory pro SBB Cargo. Plánuje prodat menšinový podíl v nákladní divizi státní železniční společnosti. O partnerství veřejného sektoru se uvažuje již dlouho, ale dosud nebyly podniknuty žádné konkrétní kroky. Vláda neposkytlá žádné další podrobnosti o obchodním návrhu. Společnost SBB Cargo drží 25% podíl nákladní dopravy ve Švýcarsku s přepravou více než 202 000 tun zboží denně. Zhruba před pěti lety společnost čelila ztrátovému období. Teprve až v roce 2013 se jí podařilo dostat z červených čísel. Od roku 2011 zlepšila výsledky o zhruba 178 milionů eur.

SLOVENSKO

Zisk ZSSK Cargo

Železniční společnost Cargo Slovakia (ZSSK) plánuje v roce 2018 zisk do 39 tis. eur při celkových tržbách přibližně 289 mil. eur, z toho z přepravy zboží 255 mil. eur. Společnost očekává splnění hospodářského výsledku i přes výpadky v přepravách především díky realizaci interních opatření na snížování nákladů. Mezi nejdůležitější faktory, které výsledek loňského roku ovlivnily, patří rostoucí ceny energií, naplňování ustanovení novelizovaného zákoníku práce a také kolektivní smlouvy a v oblasti tržeb výpadek přepravních objemů z Ukrajiny a Ruska přes ukrajinskoslovenskou hranici.

NĚMECKO

Změna struktury DB

Deutsche Bahn se musí zbavit své dceřiné společnosti DB Schenker a přísně oddělit řízení německé železniční sítě od svých vlastních železničních činností, jako je například nákladní doprava. Tak rozhodl Spolkový účetní dvůr ve stanovisku ke struktuře Deutsche Bahn. Účetní dvůr není spokojen s tím, jak se německý stát a státní podnik DB vyvíjeli s důležitými strukturálními otázkami ohledně liberalizace nebo oddělení infrastruktury od provozování drážní dopravy. Skupinu DB by měl opustit i dopravce Arriva.

Zuzana Kovačová

Michal Roh

ČD Cargo dobývá Rakousko

22. června 2017 získalo ČD Cargo licenci k provozování drážní dopravy po železničních tratích v sousedním Rakousku. První přepravu pak zrealizovalo 22. února 2018, kdy Vectron 383.005 nejprve dopravil 20 prázdných vozů Sgnss do terminálu v St. Mi-



Přes Rakousko musí být těžký vlak veden dvojicí Vectronů.

Foto: Archiv ČD Cargo

chael in der Obersteiermark a ještě tentýž den se souprava vrátila ložená kontejnery XXS. Lokomotivy ČD Cargo pak bylo možné dále vidět na vlcích s dřevní štěpkou ze Ždírcce nad Doubravou do Gratwein-Gratkornu nebo na vlcích s močovinou z Německa do stanice Krems an der Donau. Tyto vlaky však byly vedeny ve spolupráci s jinými subjekty.

Změna obchodní strategie nastala od ledna letošního roku, kdy došlo k aktivaci a následnému zapsání do obchodního rejstříku naší pobočky ve Vídni: ČD Cargo – Niederlassung Wien. A již 20. ledna 2019 ve večerních hodinách vystoupil z České republiky v pohraniční přechodové stanici Horní Dvořiště ucelený vlak ložený betonovými prefabrikáty, který přes Linz a Selzthal zamířil do Villachu. V čele tohoto vlaku stálo dvojčte Vectronů ČD Cargo 383.007 a 001, po rakouském území byl vlak veden na licenci ČD Cargo a strojvedoucím ČD Cargo. Po vykládce se prázdná souprava přes Břeclav vrátila zpět k nakládku do Čáslavi, resp. do Skovic. Další přepravy brzy následovaly, a to včetně za-



První vlak ložený betonovými prefabrikáty opouští pohraniční přechodovou stanici Horní Dvořiště. Foto: Pavel Valenta

jištění vozby tranzitních vlaků z Německa přes Rakousko na Slovensko, do Maďarska a opačným směrem.

S činností pobočky a plány do budoucna vás podrobně seznámíme v některém z dalších čísel našeho magazínu.

Michal Roh

Uhlí trápí Gou

Goa je malý stát na západním pobřeží Indie, ležící asi 400 km jižně od Bombaje (dnes Mumbai). V Indii má trochu výjimečné postavení dané především tím, že na rozdíl od zbytku jejího území, které bylo do roku 1947 britskou kolonií, byla Goa až do roku 1961 součástí portugalských zamořských držav.



Poklidné pláže v Goe lákají ke koupání.

Portugalský vliv se na tomto relativně malém území dost výrazně projevuje i dnes, a to například výrazným podílem katolického křesťanství u místního obyvatelstva, který je výrazně vyšší než jinde v Indii, kde převažuje hinduismus, islám a sikhské náboženství, nebo velkou popularitou fotbalu. Zdejší městská i venkovská krajina je tak charakteristická bílými kostely s dvěma zvonicemi v průčelí a kromě toho velká část katolického obyvatelstva dodnes používá portugalská jména, ačkoli portugalsky se zde již téměř nemluví. A v neposlední řadě se jedná o oblast s velmi atraktivními plážemi, díky nimž se od sedmdesátých let postupně stala vyhledávanou světovou turistickou destinací.

Ani tomuto idylickému kraji se ale nevyhnula industrializace, která se zvláště v jihovýchodní Asii projevuje poměrně razantním způsobem. Zde se konkrétně jedná o importy zamořského černého uhlí do železáren společnosti JSW ve městě Toranagallu v indickém státě Karnataka, které probíhají přes námořní přístav Murmagao v Goe, který je zde jediný. Tady je uhlí

překládáno z námořních lodí do železničních vozů a ucelenými vlaky je západním směrem přes Gou dopravováno do zmíněných železáren. Jedná se o skutečně značné objemy, denně je naloženo v průměru devět vlaků, přičemž každý čítá 58 čtyřnápravových vozů s netto hmotností 3 800 tun, což ročně činí asi 12 milionů přeložených

a odvezených tun uhlí. Importy černého uhlí do Indie jsou zajímavostí samy o sobě, neboť Indie je sama velkým černouhelným těžařem a exportérem, avšak dle dostupných zdrojů zmíněné železárny potřebují ke své výrobě uhlí v objemech, kvalitě a především ceně, kterou údajně nejsou indická ložiska schopna zajistit.

Problémem přeprav je, že otevřené vozy, které jsou sice kryty plachtami, ale dosti ledabyle, generují značné množství prachu, které při takto vysokých přepravovaných objemech velmi znečišťuje okolí železniční tratě, a to v míře, která je dle místních médií nepříjemná i na indické poměry. Ovšem jak je v této části světa obvyklé, pro zúčastněné strany toto nepředstavuje závažnější problém a přístav naopak plánuje zvýšení přeložených objemů z aktuálních 12 milionů tun ročně až na 51 milionů v roce 2030, přičemž většina má být stále odvážena železnicí. Indická vláda sice dlouhodobě deklaruje snahu o zastavení dovozů uhlí, ovšem to je zatím zjevně neproveditelné. Indický hutní průmysl je velice silný – ostatně i nám velmi známá sku-

pina Mittal má svůj původ právě na indickém subkontinentu.

Určitou historickou zajímavostí je, že až do druhé poloviny devadesátých let 20. století by k této kauze vůbec nemohlo dojít, neboť dráha z Murmagaa do indického vnitrozemí byla postavena o metrovém rozchodu a vůbec nebyla dimenzována na takovoto přepravní výkony. K jejímu úplnému dokončení došlo 3. února 1888, kdy byla propojena s britskou Western Maratha Railway. Systém pak bez potíží a plynule fungoval déle než půlstoletí a přečkal i odchod Britů z jejich části Indie 15. srpna 1947. Teprve v roce 1954 byl ze strany již zestátněné South Maratha Railway přerušen provoz na její části sítě, přičemž se bezpochyby jednalo o jeden z řady nátlakových kroků nehrúovské Indie na tehdy stále více slabnoucí portugalskou moc v Goa a dalších portugalských územích v Indii. Situace se změnila až po 19. prosinci 1961, kdy indická armáda po krátké, 36 hodin trvající Operaci Vijay, obsadila Gou i všechny další portugalské indické exklávy. Touto vojenskou akcí byla ukončena 451 let trvající přítomnost Portugalců v Indii.

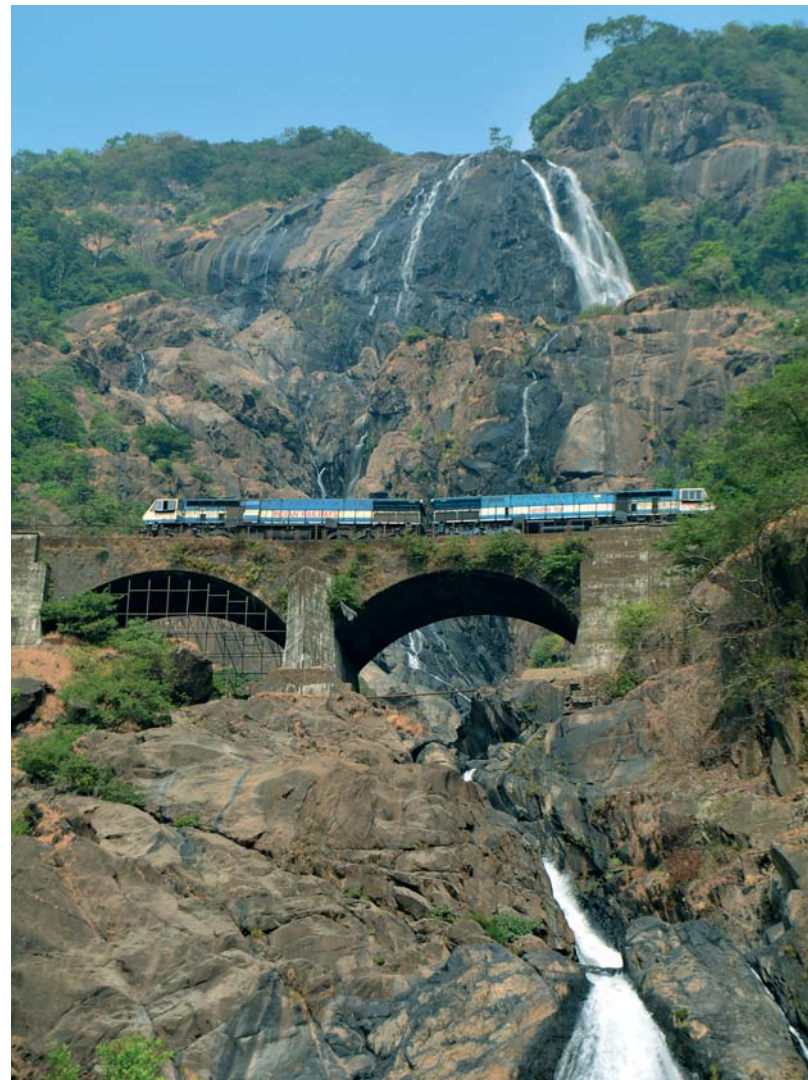
Indie převzala správu přístavu Mor-



Momentka z hlavního města Panji

mugao i celé dráhy 8. ledna 1962, začlenila ji pod Indické železnice a znovuobnovila na ní provoz. Ten pak fungoval celých třicet let až do počátku devadesátých let, kdy byla v souvislosti s výstavbou severojižní Konkanské žele-

znice, se kterou se protíná ve stanici Madgaon, zahájena přestavba dráhy na v Indii běžný široký rozchod (1 676 mm). Provoz na přerazovanou železnici byl zahájen stejně jako na uvedené novostavbě na státní svátek Dne



V pohoří Sahyadri překonává trať dost velký výškový rozdíl, a k vedení těžkých uhelných vlaků je zde potřeba postrkových strojů. Na snímku projíždí 26. prosince 2018 lokomotivní vlak, tvořený třemi lokomotivami řady WDG-4, vracející se do údolní stanice, kolem vodopádů Dudhsagar.

republiky 26. ledna 1998, v den padesátého výročí přijetí indické ústavy.

Dráha mimo jiné protíná národní park v horách pohoří Sahyadri kolem vodopádů Dudhsagar, a to dokonce v jejich těsné blízkosti, kdy prochází po odvážném viaduktu ve zhruba polovině jejich výšky, a vytváří tak zcela ojedinělé fotogenické místo, které zřejmě nemá na železnici obdoby v celosvětovém kontextu. A právě hustý provoz prášících uhelných vlaků kolem unikátních vodopádů i přilehlým národním parkem je jedním z největších problémů, na který se snaží místní ochránci životního prostředí upozorňovat. Ovšem je velmi nepravděpodobné, že by se v indickém prostředí mohlo podařit prosadit jakoukoli změnu směrem k čistšímu řešení přeprav.

Text a foto: Martin Boháč



Vodopády Dudhsagar představují ojedinělou kulisu pro fotografování nákladních vlaků.

Foto měsíce



Průsečík času. Tak nazval svůj snímek Pavel Valenta a my jsme se rozhodli vybrat jej jako únorové foto měsíce. Pořízen byl 25. ledna 2019 u Velešína.