

Využíváme potenciál dceřiných společností

Akciová společnost ČD Cargo, to nejsou jen provozní jednotky nebo střediska oprav kolejových vozidel. V současnosti vlastníme podíl v celkem třinácti dalších společnostech. Na stránkách našeho interního magazínu jsme vás v minulosti s jejich historií a činností postupně seznámili. Čas se však nezastavil a tyto společnosti od té doby prošly řadou změn a jejich rozvoj bude dále pokračovat. Rádi bychom čtenáře Cargováku více informovali o aktuálním dění v těchto společnostech. Za první vlašťovku považujte rozhovor s Tomášem Eichlerem, novým předsedou představenstva společnosti ČD Cargo Logistics v únorovém Cargováku. Dnes bychom vás rádi informovali o novinkách v kontejnerovém terminálu v Lovosicích a v některém z dalších čísel se můžete těšit na rozhovor s Norbertem Mollerem, „šéfem“ nové jednotky organizační struktury ČD Cargo Niederlassung Wien, neboli pobočky v Rakousku.

Výše podílu ČD Cargo v každé společnosti je dána jednak historickým vývojem, kapitálovou náročností na její založení a následný provoz, ale také předmětem podnikání a její obchodní strategií. Společnosti s kapitálovou účastí ČD Cargo jsou však pro fungování naší společnosti nezbytné. Umožňují zákazníkům nabízet skutečně komplexní služby, expandovat na zahraniční trhy a v neposlední řadě jsou i zdrojem nemalých dividend. Využívat jejich potenciál na maximum je tedy více než žádoucí.

Michal Roh

OBSAH

02

Nákladní vlaky opět ve Světlé Hoře

V loňském roce byla znovu obnovena osobní i nákladní doprava na trati Bruntál – Malá Morávka.



05

Konference Ermewa

Předseda představenstva ČD Cargo, pan Ivan Bednárik reprezentoval naši společnost na konferenci pořádané firmou Ermewa.



S lokomotivami řad 749 a 751 jsme se dlouhá léta mohli setkávat v čele osobních i nákladních vlaků. Jejich osud se však naplnil a dnes ČD Cargo provozuje **pouze 5 lokomotiv**, které jsou však stále cílem řady železničních fotografů. S historií jejich výroby a technickým popisem se seznámíme v našem seriálu na str. 4. Snímek Michala Roha ml. zachytil 22. října 2013 jízdu odklonového nákladního vlaku vedeného „Bardotkami“ 749.187 a 019 nedaleko stanice Běšiny.

Železnice je strategické odvětví

Doc. Ing. Pavel Hrubeš, PhD., byl k 1. listopadu 2018 pověřen vedením správní rady SŽDC – orgánu, který schvaluje zásadní činnosti státní organizace včetně její koncepce, hospodaření nebo organizační struktury. S ohledem na skutečnost, že SŽDC je našim nejvýznamnějším partnerem, bez kterého bychom nemohli realizovat svoje podnikání, položili jsme Pavlu Hrubešovi několik dotazů.

» V nedávné době jste se stal předsedou správní rady SŽDC. Jaký je Váš osobní vztah k železnici?

Železnice je pro mne každodenním partnerem při cestování do zaměstnání a zpět, tedy můj vztah je velmi kladný. Vážím si vůbec té možnosti, nechat se přepravit, zejména pokud vše jede, tak jak má, a služby ve stanicích i vozech jsou odpovídající aktuálnímu století.

» Jste zároveň děkanem Dopravní fakulty ČVUT. Využijete ve své nové funkci poznatky z výzkumů na akademické půdě?

Tak to zatím samozřejmě v této chvíli netuším, až to nastane, rád vás budu informovat. Aplikování výsledků vědy a výzkumu do praxe je dnes prioritou organizací V a V (věda a výzkum) a je i přímo vyžadováno celou řadou dotákných titulů. Zároveň se ale úspěšná implementace ukazuje jako velmi tvrdý oříšek, neboť cesta od nápadu přes ře-

šení ke komercializaci je velmi zdoluhavá a často bohužel zůstává neaplňena.

» S jakými cíli jste se ujal funkce předsedy správní rady?

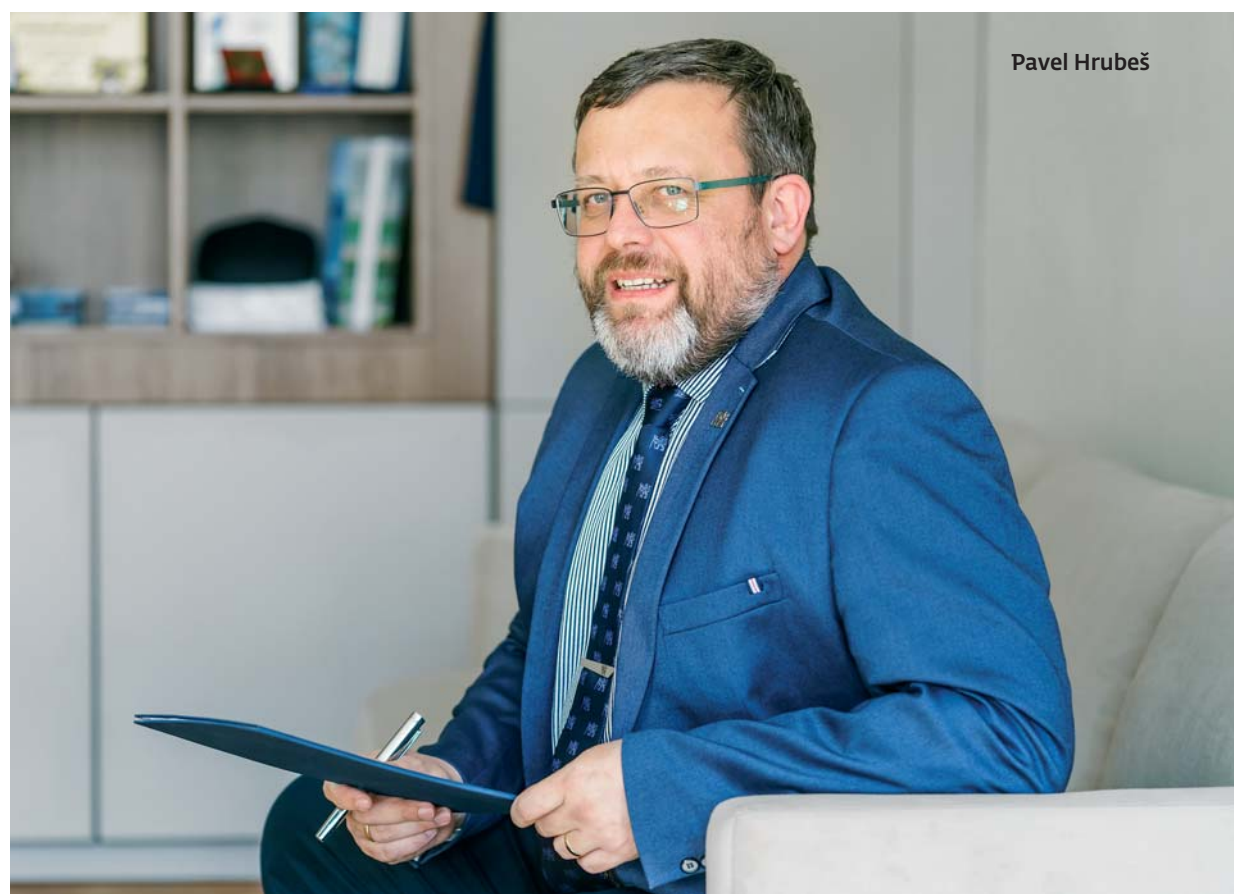
Co bych opravdu rád, tak abych svojí erudicí pomohl a neškodil. Plně si uvědomuji odpovědnost této funkce

a možnost ovlivnění strategií tak velké organizace, jako je SŽDC. Správní rada je kolektivní orgán, určitě mne těší, že v tom nejsem sám a konkrétní cíle tak budou výsledkem společných jednání. Z obecnějšího pohledu na dopravní doménu mne trápí otázka prosazení dlouhodobého financování dopravní infrastruktury a obslužnosti.

» Jak vidíte budoucnost české a evropské železnice?

Mám trochu obavu, aby nás ekonomicky optimalizovaná a komerční řešení nesvedla na scesti klesající spirály. Není možné vše posuzovat dle aktuální ekonomické výnosnosti.

Pokračování na str. 2



Pavel Hrubeš

Železnice je strategické odvětví

Dokončení ze str. 1

Železnice je strategické odvětví, pokud si tohoto zůstaneme vědomi, nemám obavu o její modernizaci a rozvoj.

► **Co autonomní vlaky? Kdy se rozjedou po našich tratích? Dojde na konkurenční boj autonomních kamionů a autonomních vlaků?**

Rada autonomních drah je ve světě v provozu, nevidím tedy důvod, proč by tomu nemělo být v brzké době i u nás. Příprava pražského metra D tomu určitě nasvědčuje. Železnice při své dedikované dopravní cestě je dle mého názoru k automatizaci přímo předurčená, tedy nečekejme na nic

a pusťme se do digitalizace dopravní cesty a ověřování možností provozu u nás. Silniční doprava bude mít adaptaci pravděpodobně mnohem delší, tedy je na železničářích, zda využijí výhodnější konkurenční pozici z podstaty železničního provozu.

► **Jakým směrem by se podle Vás mělo v následujících letech ubírat ČD Cargo?**

Děkuji i za tuto otázku, leč domnívám se, že nejsem povolán vám kvalifikovaně odpovědět. Jako vizi bych popřál ČD Cargo mnoho milionů kilometrů a tun převezeného nákladu bez nehod a s obchodním úspěchem!

Připravil: Michal Roh

Doc. Ing. Pavel Hrubeš, PhD.

Pavel Hrubeš se narodil v roce 1974. V roce 1999 absolvoval Fakultu dopravní ČVUT, obor Automatizace v dopravě a telekomunikacích, v letech 1999 – 2004 Ph.D. studium na Fakultě dopravní ČVUT, obor inženýrská informatika a v roce 2011 se stal docentem v oboru Inženýrská informatika v dopravě a spojích.

Od roku 2004 pracuje na Fakultě dopravní ČVUT 1. února 2018 se stal jejím děkanem. V letech 2012 – 2018 byl vedoucím Ústavu dopravní telematiky Akademie věd České republiky, dnes zde zůstává jako projektový konzultant. Absolvoval řadu odborných stáží, mimo jiné na Technical University of Delft (výzkum rozhraní člověka a počítače) nebo v Zentrum Mensch-Maschine-Systeme, Technische Universität Berlin (Project VERSUS II, výzkum pozornosti řidičů při monotónní jízdě).

Z vědeckých aktivit musíme zmínit spolupráci na projektech vědy, výzkumu a zakázkovém výzkumu v oblastech: návrhu architektur dopravně-telematických systémů, tvorby koncepcí a strategií implementace telematických systémů, kontroly kvality telematických systémů, implementaci a ověřování různých navigačních a identifikačních systémů.

K odborným zájmům Pavla Hrubeše patří geografické informační systémy, prostorové databáze, systémové architektury, nástroje statistického a dopravního modelování. Soukromými zálibami jsou pak rodina, chalupa, detektivní romány nebo hudební skupina Znouzectnost.

Podhůří Jeseníků, hornatá krajina s drsnými klimatickými podmínkami, nebylo v minulosti příliš bohatou oblastí. Svůj podíl na tom měla i nepříliš rozsáhlá dopravní infrastruktura. Páteří železniční trati se v roce 1872 stala trať Moravskoslezské centrální dráhy z Olomouce do Krnova. Na ni navázaly lokálky z Valšova do Rýmařova (1878) a z Milotic nad Opavou do Vrbna pod Pradědem (1880). Obě tratě jsou typické výpravními budovami z neomítnutého kamene. Jako poslední byla v roce 1901 otevřena místní dráha z Bruntálu přes Světlou Horu do Malé Morávky. Všechny tři lokálky vybudovaly Rakouské státní dráhy.

Na sklonově velice náročné trati do Malé Morávky (sklony až 44 %) nebyl nikdy příliš silný provoz. V minulosti zde jezdily smíšené vlaky a již tehdy tvořilo většinu zátěže dřevo. Dalšími zákazníky byly podniky Větrovan ve Starém Městě u Bruntálu a OSRAM ve Světlé Hoře (dodávky magnetitu). Na počátku nového tisíciletí už byla na trati udržována jen víkendová rekreační osobní doprava a i ta byla v roce 2009 zastavena. Až v loňském roce se iniciativy na její obnovení chopil Slezský železniční spolek, který, i přes odpor SŽDC, a naopak s podporou Moravskoslez-



Lokomotivy 753.763 + 766 při posunu v dopravě Světlá Hora (12. září 2018)

Foto: Tomáš Kuchta



Příjezd manipulačního vlaku s prázdnými vozy do dopravní Světlá Hora (24. ledna 2019)

Foto: Jan Hnilica

Nákladní vlaky opět ve Světlé Hoře

ského kraje prosadil svůj koncept turistických víkendových vlaků na této trati.

Poslední den provozu osobních vlaků v loňském roce (2. září) využila společnost ČD Cargo k obnovení traťového poznání našich strojvedoucích. Stalo se tak v návaznosti na požadavek těžařů kalamitního dřeva obnovit jeho nakládku v dopravě Světlá Hora. SŽDC také provedla úpravu traťového úseku Bruntál – Světlá Hora, aby vyhovoval alespoň pro nápravový tlak C3. Hned ve

středu 5. září proběhla první obsluha Světlé Hory a k dnešnímu dni zde bylo naloženo dřevem přibližně 60 vozů, které z Jeseníků putovaly nejčastěji do papíren ve Štětí. Obnovení nákladní dopravy na části tratě do Malé Morávky je důkazem významu regionálních drah pro zajištění celoplošné obslužnosti území České republiky. Právě při kalamitních situacích se tento význam ukáže nejlépe. Zrušit cokoliv je to nejjednodušší...

Text: Michal Roh

Personální změny

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 308. zasedání konaném dne 29. února 2019 přijalo usnesení č. 3053/2019 a schválilo s účinností od 01. 03. 2019 obsadit pana Norberta Mollera do pracovní pozice vedoucího pobočky ČD Cargo, a.s., Niederlassung Wien.

Nový překladač v terminálu Lovosice



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Společnost ČD-DUSS Terminál, a.s., byla založena v roce 2007 s cílem provozovat intermodální terminál v Lovosicích na základě principu neutrálního přístupu k odbavení všech zákazníků.

Intermodální terminál byl vybudován přestavbou prostoru pro již ukončený projekt Ro-La. Počáteční investice byla částečně financována z Evropského fondu regionálního rozvoje a Operačního programu Infrastruktura. Dnes je ČD-DUSS operátorem terminálu, který nabízí nejen překládku v kombinované dopravě, ale rovněž komplexní logistické služby. ČD Cargo v něm disponuje 51% podílem. Druhým akcionářem je DB AG.

Terminál zajišťuje překládky sedlových návěsů, manipulovatelných nástavců, tankkontejnerů a námořních kontejnerů všech velikostí. Pro manipulaci s intermodálními jednotkami má dnes terminál k dispozici tři reach-

stackery (překladače) se zdvihovou silou 45 tun. Třetí, nejmodernější překladač v hodnotě 11,935 mil. Kč, byl pořízen na podzim loňského roku. Investice byla připravena a schválena s podporou strukturálních fondů EU – Operačního programu doprava za spolufinancování ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Celková výše dotace činila 49 %. Na pokrytí cash flow byl využit krátkodobý bankovní úvěr v měsících říjen – prosinec 2018. Dotační prostředky ze SFDI byly doručeny společnosti v prosinci 2018. Nákup překladače prostřednictvím dotačních programů zhodnotil majetek

společnosti do dalšího období a umožnil navýšit objem manipulací.

Od počátku projektu kontejnerového terminálu je znatelný přínos ve všech očekávaných oblastech. Počty přeložených a přepravených jednotek prostřednictvím lovosického terminálu výrazně překračují původní předpoklady. Z 11 536 jednotek v roce 2007 stoupl na 26 686 jednotek v roce 2018. O tyto počty přeprav jsou ušetřeny silnice Ústeckého kraje.

Text: Michael Andrlé,
Jaromír Cabalka
Foto: Jaromír Cabalka

Kontejnerové vlaky výchoz/končí v terminálu ČD-DUSS:

Lovosice – Duisburg	5 párů vlaků týdně
Lovosice – Hamburg Bilwerder	3 páry vlaků týdně
Lovosice – Bremerhaven	1 pár týdně
Lovosice – Antwerpen	2 ucelené skupiny týdně
Od 1 dubna 2019 Lovosice – Rostock	3 páry ucelených vlaků týdně.



Spolupráce ČD Cargo se školami

Vzhledem k situaci na trhu práce v České republice, kdy většina firem jen těžce shání zaměstnance, kteří se stali „nedostatkovým zbožím“, je třeba hledat i jiné způsoby jak získat nové pracovníky, než je samotný nábor. Na personálním odboru si velmi dobře uvědomujeme rizika spojená s nedostatkem kvalifikovaných lidí, a proto jsme se rozhodli tuto situaci řešit systémově. Společným úkolem pro kolegy z oddělení personálního rozvoje a pro oddělení zaměstnavatelů je proto intenzivnější a hlavně dlouhodobější působení v oblasti vzdělávání na středních a vysokých školách.

V oddělení personálního rozvoje jsou za tu tuto oblast zodpovědní Mgr. Tomáš Jelínek a Ing. Petr Tobiáš, se kterými jsem si o našem společném úkolu ráda povídala.

► **Oba jste k nám přišli v loňském roce z neželezničního prostředí. Stačili jste se již rozkoukat?**

Určitě. Při nástupu nám velice pomohlo tzv. adaptační kolečko, byť ne-

bylo spojeno s žádnou stáží ve výkoných jednotkách. Postupně se setkáváme nejen s řediteli provozních jednotek a provozních pracovišť, ale zejména s provozními pracovníky, kteří nám poskytují cenné rady a informace. Bez jejich spolupráce a hlavně vědomostí z provozu bychom nemohli být při plnění našeho úkolu úspěšní.

► **Jakou máte přípravu v oblasti spolupráce se školami taktiku?**

Spolupráce ČD Cargo a škol navazuje na aktivity z minulých let. Nyní však dochází k mnohem většímu rozsahu spolupráce, která je prioritně zaměřena na střední školy. Nahrává tomu i fakt, že celá společnost podporuje vzdělávání v technických oborech a propojování teorie s praxí. Možnosti vidíme a realizujeme právě v těchto aktivitách.

Firma se orientuje zejména na spolupráci se školami zaměřenými svými studijními obory na dopravu (zejména železniční), elektro obory a rovněž obory strojírenské a příbuzné. S vybranými školami má společnost od svého vzniku uzavřeny rámcové smlouvy o spolupráci, které se nyní snažíme

obnovit dle současných vzájemných potřeb.

► **Jak se společnost na školách prezentuje?**

Naším úkolem je, kromě jiného, navštívit dny otevřených dveří na školách, kde představujeme ČD Cargo a studenty informujeme o naší činnosti. V rámci navázané spolupráce se nyní začínáme s Vaší pomocí prezentovat na webových stránkách i na facebooku. Školy nás na svých webech uvádí jako partnery a na našem webu je seznam všech škol, se kterými spolupracujeme. Na facebooku zveřejňujeme informace a fotografie z akcí.

► **Co konkrétně můžeme školám nabídnout?**

Nedílnou součástí spolupráce je nabídka společnosti umožnit studentům vykonávat v rámci studia odborné průběžné a souvislé praxe přímo na provozních pracovištích. Ty jsou v praxi zajišťovány prostřednictvím personálních pracovišť. Studenti tak mají možnost vidět chod firmy v provozních podmínkách, seznámit se se systémy

řízení a zabezpečení chodu nákladní dopravy. Důležitou součástí absolvování těchto praxí přímo v provozu je zejména ověření si nabytých znalostí ze školy v reálném provozu největšího nákladního železničního dopravce. Závěrečné zprávy z praxe, vypracované studenty, nás přesvědčují o přínosu této oboustranné spolupráce.

Novinkou je koncept tzv. motivačních besed přímo na školách. Jejich náplní je představení profilu firmy prostřednictvím prezentace, kterou moderujeme vždy se zástupcem místní JOS. Cílem besedy je debata o možnostech pracovat po skončení studia na některé pracovní pozici u ČD Cargo. Při besedách nám žáci kladou různé otázky, někdy i velmi fundované, což svědčí o poměrně dobrých znalostech studentů ze železničního provozu.

Protože víme, jak je pro školu těžké najít aktivity mimo budovu v období přijímacích zkoušek nebo maturit, připravujeme ve spolupráci s JOS na tuto dobu tematické exkurze na naše pracoviště, které jsou studenty velmi žádané. Vidět Vectron či jiné řady lokomotiv přímo v akci je to, co si jako velký zážitek odnáší studenti ze společných setkání. I když v ČD Cargo zatím žádný obdobný stipendijní program jako mají ČD nebo SŽDC nemáme, věříme, že obdobnými exkurzemi si i naše společnost získá v řadách studentů své příznivce.

► **Co spolupráce s vysokými školami?**

Stejně jako v případě středních škol je navázána spolupráce také s vybranými vysokými školami. Spolupráce je v současné době postavena především na konzultacích bakalářských, diplomových nebo i doktorandských prací. Studenti těchto škol tak mají možnost získat zkušenosti z určitých specifických oblastí činnosti společnosti. Spolupráce s vysokými školami je zaměřena především na školy s dopravním,

popř. technickým zaměřením. S ohledem na rozsah činností, které se ve společnosti realizují, nabízí možnost získání zkušeností i studentům v dalších oblastech, jako např. ekonomické, marketingové, personální a dalších.

► **Jaká je reakce škol na Vaše nabídky?**

Velmi nás překvapil jednoznačně vstřícný přístup vedení škol a jejich zájem na oboustranně fungující a přínosné spolupráci. Nově přibyla i prosba škol, odborně vyškolit jejich pedagogické pracovníky. Zájem je zejména o novinky v legislativní – předpisové oblasti, aby kantoři byli také, jak se říká, „v obraze“. Potěšitelné je, že nejen na dnech otevřených dveří jsme se ve školách setkali s opravdovými nadšenci – hlavně chlapci, ale i dívkami, kteří mají mašinky a železnici jako svého koníčka a ví, že v téhle branži chtějí působit a zároveň mít zaměstnání jako svého koníčka.

► **Jaký je pro Vás v oblasti spolupráce se školami cílový stav?**

Nejde vše najednou. Máme sice zpracován dlouhodobý plán, který průběžně doplňujeme, ale v této oblasti asi žádný cílový stav není možný. Stále je totiž co zlepšovat, upravovat, zajišťovat. V tuto chvíli je třeba dokončit zejména administrativní část představovanou revizí smluv o spolupráci se školami, případně uzavření smluv nových. V současné době se věnujeme konceptu motivačních besed a exkurzí na pracovištích. A pomalu je třeba se ve spolupráci s kolegy z personálních pracovišť připravit na školní rok 2019/2020.

Naši společnou a určitě ne poslední schůzku jsme ukončili s tím, že prostřednictvím Cargováku vás budeme o akcích informovat a postupně vám i všechny spolupracující školy představíme.

Text a foto: Věra Drncová



Představujeme lokomotivy ČD Cargo (15.) Lokomotivy řad 749 a 751 „zamračené“

Počátek šedesátých let 20. století byl na železnici v Československu dobou pevné vlády parní trakce. Ale doba se měnila, na hlavním tahu z Prahy do Košic už jezdily elektrické lokomotivy a na ministerstvu dopravy vznikl úkol „Motorizace železnic“. Motorové lokomotivy, vzhledem ke své početnosti a výkonu, byly prozatím odsouzeny v převážné míře na vedlejší výkony, jako posun a vozbu lehkých nákladních vlaků. Konec vlády parní trakce se ale blížil a přispěl k tomu i úspěšný vývoj lokomotiv T 478.1 zvaných, podle negativního sklonu čela kabiny tvořícího vystouplá prsa, „zamračená“, nebo „Bardotka“.

ním T 478.1001 vyjel z továrny v listopadu 1964, druhý pak na jaře 1965. V témže roce následoval i hydraulický exemplář, označený T 478.2001. Všechny tři stroje byly testovány v osobní i nákladní dopravě a vzájemně srovnávány.

Ze srovnání jednoznačně vyšly vítězně prototypy s elektrickým přenosem výkonu, vývoj hydraulické verze byl zastaven a zahájena výroba řady T 478.1. Sériová výroba se rozběhla v roce 1966 a trvala do roku 1971. Souběžně s výrobou lokomotiv T 478.1 vybavených parním generátorem PG 500 běžela výroba lokomotiv bez parního generátoru, později přeznačených na řadu T 478.2 (po změně značení 752).



Lokomotiva T 478.1101 projíždí v červenci 1983 s nákladním vlakem zastávkou Dolany na tehdy ještě neelektrifikované trati z Prahy do Kralup nad Vltavou.

Foto: Ladislav Kroul

Ministerstvo dopravy objednalo nové lokomotivy s těmito požadavky: konstrukce umožňující univerzální využití, čtyři nápravy, výkon 1 500 k, maximální rychlost 100 km/h a parní vlnkové vytápění. Určení bylo pro vozbu vlaků na neelektrifikovaných tratích celého Československa, kde měly tyto lokomotivy nahradit lokomotivy parní trakce. V době zadání ještě nebylo jasné, zda je vhodnější elektrický nebo hydrodynamický přenos výkonu, a tak bylo rozhodnuto o výrobě dvou verzí nových lokomotiv: typ s elektrickým přenosem výkonu dostal řadové označení T 478.1 (nyní 751), verze s hydrodynamickým přenosem T 478.2. Jako první byla vyrobena dieselelektrická verze a první prototyp pod označe-

Pro zajímavost, hydraulický prototyp T 478.2001, který nikdy nebyl v majetku ČSD, byl osazen nově vyvíjeným „brejlovcovým“ spalovacím motorem. V roce 1971 ho výrobce prodal SONP Kladno a v roce 1977 byl zrušen.

Lokomotiva 749/751 je čtyřnápravová, skříňová, se dvěma koncovými kabinami strojvedoucího a s uspořádáním pojezdu Bo'Bo'. Design skříň se vyvíjel a zejména mezi prototypy, lokomotivami ověřovací série a sériovými lokomotivami jsou značně odlišnosti. **Prototypové lokomotivy** (T 478.1001 a T 478.1002) a lokomotivy ověřovací série (T 478.1003 až T 478.1007) měly hladce zaoblená čela a zaoblenou střechu nad kabinami strojvedoucího, zatímco u sériových

lokomotiv byla použita čela se zkosenými hranami a obdobně tvarovaná střecha. Bočnice prototypových lokomotiv byly zcela hladké, sériové lokomotivy 1. a 2. série již měly prolisy ve spodní části skříňe a stroje dalších sérií již měly bočnice s prolisy v celé výšce. Hlavní rám je svařovaný z podélníků obdélníkového průřezu a hlavních příčniců skříňového průřezu. Příhradová konstrukce pevně přivařená k podélníkům, tvořící základ kostry, zvyšuje pevnost skříňe. Skříň je zavěšena na dvou podvozcích, na každém z nich pomocí čtyř závěsek. Rámy podvozků jsou svařované s vedením dvojkolí v kyvných ramenech vypružených šroubovými pružinami a paralelně připojenými tlumiči. Tažná síla je přenášena tažným čepem, umožňujícím i boční posuv. Pohonnou jednotkou lokomotivy je čtyřdobý řadový šestiválec K 6 S 310 DR o výkonu 1103 kW při 775 otáčkách za minutu, přeplňovaný turbodmychadlem PDH 50 V s mezichladičem stlačeného vzduchu. Zdvihový objem motoru je 163,2 litru při průměru válce 310 mm a zdvihu 360 mm. Motor je vybaven sruženým regulátorem výkonu, udr-



Stanoviště strojvedoucího na lokomotivě řady 749

Foto: Petr Říha

žujícím požadované otáčky a zasahujícím i do buzení trakčního dynamu. Přenos výkonu je elektrický stejnosměrný. Trakční dynamo s cizím buzením TD 802 napájí čtyři paralelně zapojené trakční sériové motory TE 005 s trvalým výkonem 245 kW a tlakovým uložením. Startování diesellového motoru je zajištěno pomocí trakčního dynamu, které je ve startovacím režimu zapojeno jako sériový motor, napájený z akumulátorové baterie o napětí 90 V. Výkon lokomotivy je zadáván v osmi stupních otočným řídicím kontrolérem, požadované otáčky jsou nastavovány servomotorem. Při vyšších rychlostech jsou automaticky zařazovány dva šuntovací stupně zeslabující buzení trakčních motorů. Lokomotiva je vybavena tlakovou brzdou DAKO-L. Samočinná průběžná brzda je ovládána brzdíči ŠKODA N/O (později DAKO BS2) a přímočinná lokomotivní brzda brzdíči DAKO BP. Výrobu tlakového vzduchu zajišťuje jeden kompresor typu K 2 Lok-1. Na některých strojích je tento kompresor nahrazen novějším a výkonnějším tříválcovým kompresorem K 3 Lok-1, nebo dokonce 3 DSK 100. Na lokomotivách řady 751 je kom-



Na Jesenicku byly lokomotivy řady 751 známé pod přezdívkou „Berta“ a řada z nich byla opatřena velmi netradičními nátěry.

Foto: Michal Roh ml.

presor poháněn přes pružnou spojku od trakčního generátoru, stroje řady 749 mají kompresor poháněný od topného alternátoru.

Čím se liší řada 749 od řady 751? Pro účely vlakového vytápění byla lokomotiva 751 osazena parním generá-

té doby běžné vytápění osobních vozů párou a vlaky tažené motorovou lokomotivou vytápět elektricky. Podstatou rekonstrukce byla u lokomotiv řady 751 náhrada parního generátoru topným alternátorem TA 415 pro elektrické vytápění, aby bylo možné tyto lokomotivy nadále používat pro osobní dopravu. Rekonstrukce byly prováděny v devadesátých letech 20. století, lokomotivy 749 vznikly jen u Českých drah, na Slovensku k přestavbám přistoupeno nebylo. Celkem bylo přestavěno 34 strojů řady 751 a 26 strojů řady 752, zbývající stroje řady 752 byly přeznačeny na řadu 751 přidáním čísla 300 k původnímu inventárním číslu a řada 752 byla nově obsazena rekonstruovanými stroji řady 753.

Kolem roku 2008 započalo hromadné rušení této řady, která je sice velmi spolehlivá, ale provozní náklady a spotřeba nafty jsou u ní vysoké. Bylo odstaveno mnoho lokomotiv a většina z nich byla sešrotována. Několik lokomotiv získali soukromí dopravci a různé muzejní spolky. Z kdysi tak početné lokomotivní řady dnes ČD Cargo provozuje jen 5 lokomotiv – 3 lokomotivy řady 749 a 2 lokomotivy 751. Jejich provoz je soustředěn na jih Čech do PJ České Budějovice, pouze 751.219 jezdí v PJ Ostrava.

Text: Petr Říha

Základní technické údaje řady 742N

Výrobce	ČKD Praha
Rok výroby	1964 – 1971
Vyrobeno ks	230/82*
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'
Přenos výkonu	elektrický
Délka přes nárazníky	16 500 mm
Služební hmotnost	75 t
Regulace výkonu	sruženým (elektronickým) regulátorem
Typ spalovacího motoru	K 6 S 310 DR
Provozní výkon	1102 kW
Typ trakčních motorů	TE 005/015 E
Trvalá tažná síla	120 kN
Maximální tažná síla	180 kN
Trvalá rychlost	29,4 km/hod
Maximální rychlost	100 km/h

*současně s řadou T 478.1 vyráběná řada T 478.2 bez parogenerátoru



18. dubna 2014 bylo v čele uceleného vlaku se struskou do Prahy-Radotína dvojce 749.018 a 019.

Foto: Michal Roh ml.

Konference Ermewa

V reprezentačních prostorech Kongresového centra České národní banky v Praze uspořádala společnost Ermewa 21. února 2019 první z letošní série konferencí, které se postupně uskuteční v různých místech Evropy. Ermewa, součást skupiny SNCF LOGISTICS, je jedním z hlavních pronajímatelů nákladních vozů na evropském trhu, s flotilou čítající okolo 42 tisíc vozů.

Konference s názvem „Železniční infrastruktura ve střední a východní Evropě“ měla tři hlavní okruhy: „Náklady železniční infrastruktury v porovnání s náklady silniční dopravy“, „Rozvoj železniční infrastruktury ve východní Evropě v uplynulých a budoucích 30 letech“ a „Otázka poslední míle“. Hlavními řečníky byli Jiří Svoboda, generální ředitel SŽDC, Ivan Bednárik, předseda představenstva ČD Cargo, Alexandra Beljajevová, předsedkyně představenstva Express Group a Jan Elfenhorst, ředitel pro prodej a rozvoj obchodu společnosti Lineas (dřívější belgický státní dopravce). O doplňující komentáře a názory se starali další panellisté a řečníci.

Příspěvky jednak popisovaly současnou situaci a jednotliví řečníci zároveň nešetřili kritikou. Předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik po statistickém přehledu situace na českém dopravním trhu podotkl, že pro pro-

sazení silnější role železnice a především kombinované dopravy, je nutná jasná dopravní politika. Dále shrnul, co by pro rozvoj železniční dopravy měli učinit dopravci a co správci infrastruktury. Připomněl, že železnice má daleko k silniční dopravě ve věci jednoduchosti průjezdu napříč Evropou, přičemž vypíchl body jako kapacita infrastruktury, plánování jejího přidělu, potřeba plynulého průjezdu, dynamického řízení provozu apod. Pro dosažení evropského cíle 30% podílu železnice na nákladní přepravě do roku 2030 je nutná součinnost dopravců, správců infrastruktury a také zodpovědných úřadů. Následně však podotkl, že tento cíl není příliš reálný už jen proto, že státem vydávané statistiky jsou zkreslené, neboť nezohledňují nákladní vozidla ze zemí mimo Evropskou unii, případně ani jakákoliv zahraniční, a vozidla pod 3,5 t, kterých přibývá. Vyzval také k přísnějšímu přístupu při kontrole dodržování pravidel silniční dopravy a v obecnější rovině pak vstřícnosti k současnému tématu snižování hluku nadhodil, že toto lze vnímat také jako otázku, zde chceme raději snést trochu více hluku z železniční dopravy nebo kolony kamionů na dálnicích. V následné diskuzi uvedl Oldřich Sládek, výkonný ředitel ŽESNAD.CZ, že cíl dosáhnout 30% podílu železnice je nereálný, s ukázkovým údajem, že například v České republice by to znamenalo, při

nezměněných podmínkách infrastruktury, nárůst objemů železniční nákladní dopravy o 170 – 280 %.

S praktickými poznatky z východní Evropy se o slovo přihlásil Vít Bárta,



vystupující za společnost Railclinic (statické i mobilní dílny pro údržbu a opravy nákladních vozů). Doplnil jej David Rožek (Synergia, expert železniční bezpečnosti), který mimo jiné uvedl, že země jihovýchodní Evropy představují jiné právní prostředí, kde je tendence přenášet zodpovědnost na dopravce, i v případech, kdy je za problémem zodpovědná infrastruktura.

V obecnější rovině pak připomněl, že je důležité nezapomínat na téma záruk bezpečného doručení zásilky, protože i to je aspekt, na jehož základě se zákazník rozhoduje, zda použije silnici nebo železnici. Krátce bylo zmíněno i téma nápravové hmotnosti, a to na základě mapy zobrazující podíl traťových tříd C a D na železničních evropských zemí. Také zazněl názor, že ani

vozu. Ve vztahu k míře, v jaké se podařilo docílit snahy o interoperabilitu a homogennost sítě, jen povzdech v podobě bonmotu: „v Evropě je interoperabilní vše vyjma správců infrastruktury a drážních úřadů“. Podobně vyzněla i přednáška Zdeňka Žáka, s tím, že ani po třiceti letech nebylo dosaženo evropských cílů interoperability. I Radek Čech (ředitel odboru strategie SŽDC) ocenil, že konference pořádá nadnárodní působící subjekt a požádal, zda by toho mohlo být využito k tomu, aby zdejší slova padla i tam, kde se pravidla ovlivňující předemtná témata tvoří, tedy na půdě Evropské komise. V závěru se Peter Reinshagen, výkonný ředitel společnosti Ermewa, vyslovil k zefektivnění činnosti pronajímatele vozů těmi prostředky, které má k dispozici i nyní – například lepším sdílením aktuálních informací a poznatků o potřebných technických zásazích, lepší organizací dílenských činností, aby se minimalizoval čas prostoje, kdy vůz nevydělává.

Nicméně zatímco se železniční (nejen nákladní) doprava potýká s bolestivými tématy, jakými jsou například implementace ETCS, přísné hlukové limity nebo nedostatečná kapacita infrastruktury a mnohými dalšími, nabírají komunikační a informační technologie – aktuálně zejména v podobě 5G sítě – na takovém tempu, že se může nákladní železnice za několik let začít ocitát na okraji dění neschopna reagovat, pokud si tohoto vývoje nezačne odpovídajícím způsobem všimnout.

Text a foto: Petr Kadeřávek

Zájmy a záliby zaměstnanců ČD Cargo (11.) Za podmalbou na veletrh umělců lidového umění

V dnešním díle bychom vám rádi podhalili jedno z tajemství lidového umění – tajemství podmalby. Proto jsme se na veletrhu PAMÁTKY – MUZEA – ŘEMESLA 2019 v pražských Holešovicích setkali s Jiřím Honissem, dispečerem PJ České Budějovice, který se podmalbě na sklo věnuje již řadu let a je Nositelem tradice lidových řemesel.

► Lidové umění se ve většině případů přenáší z generace na generaci. Jak tomu bylo ve Vašem případě? Kdo Vás k podmalbě na sklo přivedl?

K podmalbě na sklo mě v podstatě nikdo nepřivedl. Sám jsem si k tomu našel cestu. Možná jsem to měl v podvědomí od babiček. Určitý vliv měl na mě i folklorní kroužek, který jsem v dětství navštěvoval. U nás, v jižních Čechách, máme k folkloru poměrně blízko, takže bylo jednoduché se k podmalbě a technice přiblížit. Samotná podmalba jako taková mě pohltila na jednom veletrhu umění v roce 1990. Pokud dobře počítám, tak se budu pomalu blížit ke třetí dekádě své práce. A stále mě to velmi naplňuje. Je to kóniček, u kterého si vždy rád odpočinu a zrelaxuji.

► Jste držitelem titulu Nositel tradice lidových řemesel. Co to znamená?

Titul Nositel tradice lidových řemesel může být ročně udělen maximálně pěti řemeslníkům, tvůrcům či umělcům. Tyto umělce doporučuje odborná komise jmenovaná ministrem kultury. Při vý-



běru kandidátů se bere v potaz dovednost umělce, nebezpečí zániku některých technik, estetika předvedené práce a v neposlední řadě předpoklad nominovaného pro výuku svých nástupců v daném oboru. Tento titul se umělcům uděluje od roku 2000. Na jeho základě často spolupracují přímo s Ministerstvem kultury, s Národním muzeem v Praze, s oblastními muzei v Českých Budějovicích, Písku, Milev-

sku, Karlových Varech, Českém Krumlově či s Muzeem lidových staveb v Kouřimě.

► Můžete našim čtenářům přiblížit techniku podmalby?

Samotná technika podmalby na sklo vznikla v Itálii ve 13. století. Školení malíři s touto technikou začali jako první. Postupně se podmalba rozšiřovala k menším malířům, nakonec se

tato technika výtvarného umění dostala do domácností obyčejných lidí, kde se z podmalby stalo lidové umění. Technika podmalby v sobě ukrývá tajemství vrstvení barev přes sebe. Malba začne na rubu tabulového sklíčka, kde začnete konturovat například černou barvou obrysy daného obrázku. Poté musíte nechat barvu zaschnout a po zaschnutí pokračujete další barevnou vrstvou. Takto pokračujete dále a dále, dokud celou tabulku skla nezaplňte barvami. Co se týká barev, na kontury používám akrylové barvy a na zbytek většinou syntetické. Hotové podmalované sklíčko (resp. tabulku skla) zarámuji do ručně vyrobených dřevěných rámečků.

► Náměty původních podmalb jsou náboženského charakteru, malujete převážně toto téma nebo si vytváříte vlastní obrázky s jinými motivy?

Dávám přednost tradičnímu lidovému umění. Je to odkaz předků a úcta k nim. To jsou hlavní důvody, proč se zaměřuji především na obrázky s náboženskou tematikou. Věnuji se ve své tvorbě kultu svatých patronů. Každý patron představuje určité požehnání domu a lidem, kteří si obrázek doma pověsí. Mezi nejznámější postavy svatých patřila sv. Anna, sv. Barbora, sv. Linhart, sv. Florián, sv. Václav a další. Například sv. Florián je považován za patrona profesí, které souvisejí s ohněm – hasičů, hutníků, kominíků, hrnčírů či pekařů. Tuto tematiku mám rád především z důvodu odkazu na



tento druh umění. Maluji obrázky podle tradičních předloh lidových motivů, které si dále přizpůsobuji a upravuji dle vkusu dnešní společnosti. Někdy namaluji i vlastní motiv, přičemž vždy vycházím z kompozic a stylu starých podmalb.

► Kde se čtenáři mohou setkat s Vaší tvorbou?

Svou tvorbu nabízím lidem na jarmarcích nebo sezonních trzích. Dříve jsem tato místa navštěvoval častěji a intenzivněji, nyní se těchto akcí zúčastňuji nejvíce kolem Vánoce nebo na jaře. Vzhledem k tomu, že se tomuto lidovému umění věnuji poměrně dlouhou dobu a není nás v „oboru“ mnoho, lidé mě už v jižních Čechách znají. V případě zájmu o mou tvorbu se proto většinou na mě obrazejí sami. Mými nejčastějšími zákazníky jsou lidé, kteří si zařizují interiéry a vybírají doplňky do svých chalup, chat a roubenek. Lidové umění totiž nesmí chybět v žádné chalupě, doplňuje celkový dojem původních interiérů.

Text a foto: Michala Grünbaum

Přeprava bojových vozidel pěchoty z Jordánska do Přelouče

V prvním únorovém týdnu proběhla přeprava skutečně nestandardního nákladu, čtyřiceti pásových bojových vozidel pěchoty typu BVP-2, z Jordánska do Přelouče, pravděpodobně k opravě u firmy Excalibur.

Vozidla BVP-2 jsou bojová obojí-velná obrněná pásová vozidla, která byla vyráběna v Československu na základě licence dle sovětského transportéru BMP-2. Vozidla jsou určena pro zvýšení pohyblivosti a palební síly me-

chanizovaných jednotek a k ničení obrněných cílů a živé síly protivníka. Jejich výzbroj tvoří automatický kanón 2A42 ráže 30 mm, který je určen k ničení lehce obrněných vozidel protivníka, kulomet PKT ráže 7,62 mm a odpalovací zařízení protitankových řízených střel Konkurs. BVP-2 mají instalována zařízení k ochraně posádky před tlakovou vlnou, pronikavou radiací, radioaktivním spadem a chemickými zbraněmi. Dále jsou vybavena systémem 902V pro odpalo-

vání dýmových granátů (6 ks). BVP-2 byla v Československu sériově vyráběna od roku 1987 do roku 1989. Celkem bylo vyrobeno 344 kusů, z toho bylo do ČSLA zavedeno 280 kusů, zbytek byl exportován, mimo jiné i do Jordánska. Sovětský vzor BMP-2 byl vyvinut v sedmdesátých letech 20. století na podkladě zkušeností se strojem BMP-1 a sériová výroba byla zahájena roku 1976.

Jordánsko, oficiálním názvem Jordánské hášimovské království, je stát



Transport jordánských bojových vozidel pěchoty ve slovenské stanici Šaľa 6. února 2019. V čele vlaku je lokomotiva 186.358 dopravce PSŽ, který zajistil maďarský a slovenský úsek přepravy.

Foto: Peter Melicher

v oblasti Blízkého východu. Jeho sousedy jsou Írák, Izrael, Saúdská Arábie a Sýrie. Vývoj tohoto státu po ukončení 1. světové války, kdy se rozpadla turecká osmanská říše, jejíž součástí bylo území tohoto státu 500 let od 16. století, byl dost komplikovaný. Nejprve se v letech 1921 až 1946 jednalo o britský protektorát, který se v roce 1946 stal nezávislým státem s hlavním městem Ammánem. 92 % obyvatelstva tvoří sunnitsí muslimové, zbytek jsou jiné odnože islámu a též poměrně početná křesťanská komunita. Po svém vzniku vedlo Jordánsko několik válek s nově vzniklým Izraelem, které však pro Jordánsko končily vždy neúspěchy a územními ztrátami, což platí především o tzv. šestidenní válce v roce 1967. Mírový stav s Izraelem byl definitivně dosažen v roce 1994 na mírových jednáních a platí dodnes, kde je jediným spojencem Západu – včetně USA a Iz-

rael – na Blízkém východě. Určitou místní zajímavostí je, že Jordánsko nedisponuje vůbec žádnými zdroji ropy a zemního plynu a je zcela odkázáno na jejich import.

Přivezených čtyřicet jordánských vozidel BVP-2 bylo z mateřské země přepraveno námořní lodí z přístavu Akaba – jediného jordánského – do chorvatské Rijeki, kde byly po dvou naloženy na dvacet vozů Smmcs ČD Cargo. Přeprava byla realizována z Chorvatska přes Maďarsko a Slovensko, Chorvatsku dopravcem HŽ Cargo, v Maďarsku a na Slovensku privátním PSŽ a v České republice ČD Cargo. Celní řízení proběhlo v Pardubicích, a proto byla přeprava na několik dní přerušena ve stanici Pardubice hlavní nádraží. Po ukončení celních formalit pak byla zásilka doručena příjemci v Přelouči.

Martin Boháč

Lokomotiva řady V 100 DR

„Fau stovka“, jedna z nejkultovnějších lokomotiv ve střední Evropě známá velkým počtem vyrobených kusů, stejně jako velmi dlouhou historií a velkou pestrostí současných provozovatelů. Dieselhydraulické lokomotivy byly v době svého vzniku označeny řadou V 100 východoněmeckých DR. Prototyp vznikl v první polovině šedesátých let 20. století jako náhrada parních lokomotiv v kategorii 1 000 koňských sil (odtud číslo „100“ v označení řady, písmeno „V“ znamená Verbrennungsmotor neboli spalovací motor) pro středně těžkou osobní a nákladní dopravu a těžký posun.

Vývoj lokomotivy byl zahájen v roce 1963 s maximálním využitím součástí z řady V 180. Výsledkem vývoje v lokomotivce VEB Lokomotivbau »Karl Marx« (LKM) v Babelsbergu se stala čtyřnápravová podvozková kapotová lokomotiva s věžovým stanovištěm uprostřed a s hydrodynamickým přenosem výkonu, v té době v obou německých státech velmi oblíbeným. První prototyp z roku 1964 měl motor o výkonu 900 koňských sil, shodný s řadou V 180, druhý z roku 1965 s červeným nátěrem již dostal motor 12 KVD 18/21 A-3 o požadovaném výkonu 1 000 koňských sil z VEB Motorenwerk Johannisthal. Ani jeden z těchto prototypů ale DR nepřevzaly, neboť byly zničeny 19. prosince 1968 při velkém požáru železničních dílen

Cottbus. Jejich čísla byla později nově obsazena.

Poté, co bylo rozhodnuto, že sériová výroba bude probíhat v LEW Hennigsdorf, postavila v roce 1966 tato lokomotivka třetí prototyp: V 100 003. V následujících letech nahradily sériové V 100 téměř všechny středně výkonné parní lokomotivy a byly nasazovány na všechny druhy vlaků na celém území Německé demokratické republiky. Do roku 1985 bylo vyrobeno celkem 1 145 kusů těchto strojů v několika verzích. Kromě prototypů šlo o základní verzi V 100.1 (po roce 1970 řada 110 DR) v počtu 867, dále s označením V 100.2 a V 100.3 v počtu 160 strojů pro Čínu v druhé polovině sedmdesátých let, V 100.4 (řada 111 DR) v počtu 68 strojů, částečně i pro průmyslové vlečky a konečně V 100.5 v počtu 18 lokomotiv ve verzi pro pracovní vlaky, z nichž 11 bylo dodáno do NDR a v roce 1981 i 7 do Československa, kde byly u ČSD označeny řadou T 476.1, později 745.6. V roce 1987 je doplnila osmá 110.969 stejného typu, odkoupená od DR pro TSS Hronská Důbrava. Tyto lokomotivy byly na jednom čele vybaveny náhonem pro pohon pracovních strojů, ale jejich historie byla poměrně krátká a uzavřela se během prvních let tohoto století. Kromě toho byly na vlečky československých podniků dovezeny ještě další čtyři lokomotivy verze V 100.4, lokomotivy T 436.4527 a 28 (později 745.527 a 528) pro ostravský OKR-D, 745.580 pro Solo Sušice a 745.709 pro

Pozemní stavby Liberec. Všechny tyto vlečkové lokomotivy a některé 745.6 byly již počátkem devadesátých let prodány do země svého původu, kde doplnily park mnoha nově vzniklých privátních provozovatelů.

Ještě během provozu u DR byly lokomotivy různě rekonstruovány a vzniklo několik různých verzí. Nejpočetnější – 500 kusů – je verze s označením 112, která vznikla v počtu tří kusů již v roce 1972, a sériově pak v letech 1981 – 1990. Hlavní úpravu představuje dosazení silnějšího naftového

motoru o výkonu 1 200 koňských sil. Další 65 lokomotiv řady 114 vzniklo v letech 1983 – 1991 dosazením naftového motoru o výkonu 1 400 koňských sil (později zvýšen na 1 500 koňských sil). Po sjednocení Německa a začlenění DR pod DB bylo v letech 1996 – 2007 rekonstruováno 100 lokomotiv na řadu 298 pro posun. Nejzajímavější verzí je pak 10 lokomotiv řady 199.8, dnes 299.110 – 119, vzniklých před rokem 1990 rekonstrukcí lokomotiv 110.8 (při zachování původních inventárních čísel) na me-

trový rozchod jako náhrada parních lokomotiv na tratích v pohoří Harz. Dnes jsou zde v provozu pouze tři lokomotivy čísel 199.861, 872 a 874, modernizované v roce 1998 firmou ADtranz. Další tři stroje jsou odstaveny a čtyři byly již v devadesátých letech přestavěny zpět na normální rozchod a prodány.

Lokomotivy tohoto typu jsou dnes provozovány u DB, a to nejen v Německu, ale v některých dalších zemích, kde DB působí, například v Nizozemí. Dále je provozuje řada dalších německých privátních dopravců, v České republice například firma Railtransport-Stift.

Martin Boháč



Dvojice lokomotiv 204.311 + 022 dopravce PreßnitzalBahn projíždí s cisternovým vlakem dopravou Waldershof nedaleko Marktredwitz 19. července 2018.

Foto: Ladislav Fric

ČD Cargo na veletrzích

Veletržní prezentace jsou nedílnou součástí marketingové komunikace naší společnosti. Podporují naši aktivní obchodní politiku zejména pak naplňování jednoho z jejich hlavních cílů, kterým je expanze na zahraniční trhy. Proto se i v letošním roce zúčastníme několika veletrhů s dopravní tematikou.

Jako první se ČD Cargo představí v Moskvě na tradičním veletrhu **TransRussia**, konkrétně v termínu 15. – 17. dubna 2019 na výstavišti Crocus Expo. Na stánku, který máme v tomto roce společný s dopravcem ZSSK Cargo a spediční firmou Budamar, se představí nejen ČD Cargo, ale také 100% dceřiné společnosti ČD Cargo Logistics a CD Cargo Poland. Potenciálním klientům zde budeme nabízet zejména přepravy v produktovém vlaku Mala-Train, zajištění přeprav z/do Číny a také možnost přeprav zboží přes kaliningradská překladiště, do kterých mohou po normálním rozchodu zajíždět i lokomotivy CD Cargo Poland.

Ve dnech 4. – 7. června 2019 se budou moci obchodní partneři s nabídkou našich služeb seznámit v rámci veletrhu **Transport Logistic** v Mnichově. Poslední ročník veletrhu Transport Logistic v roce 2017 byl nejuspěšnější ve své historii, stal se křižovatkou globální logistiky prezentující nejnovější možnosti přepravních technologií. Zúčastnilo se jej rekordních 2 162 vystavovatelů z 62 zemí, Česká republika zde



měla pátou největší účast se 45 vystavovatelů. V našem stánku se představí opět i dceřiné společnosti, domácí CD Cargo Germany nevyjímaje.

A hned další týden se uskuteční tradiční Mezinárodní veletrh drážní techniky, výrobků a služeb pro potřeby železniční a městské kolejové dopravy –

Czech Raildays 2019. Ani v Ostravě nebude ČD Cargo chybět. Jedná se již o 20. ročník této akce, o kterou je mezi odbornou i laickou veřejností velký zájem. Doložit je to možné konkrétními čísly. Zatímco na prvním ročníku v roce 2000 prezentovalo své výrobky a služby „jen“ 56 firem, v roce 2018 se toto číslo

vyšplhalo na 203. Výrazně stoupla i návštěvnost. Z 3 785 návštěvníků v prvním roce na 6 365 v loňském roce. Pro obchodní jednání bude v Ostravě k dispozici salonní vůz a uvidíme – třeba bude představena i nějaká novinka ve vozidlovém parku ČD Cargo.

Michal Roh

Železnice v Evropě 23. díl (Severní Makedonie)

První železniční trať v Republice Severní Makedonie (k přejmenování došlo 12. února 2019), dlouhé roky OSN označované anglickou zkratkou FYROM (Bývalá jugoslávská republika Makedonie), byla uvedena do provozu v roce 1873. V době, kdy celá oblast patřila Osmanské říši, propojila trať normálního rozchodu dnešní hlavní město Skopje s řeckou Soluní (Thessaloniki) přes pohraniční přechodovou stanici (PPS) Gevgelija. K napojení na současného severního souseda, Srbskou republiku (PPS Tabanovce) došlo v roce 1887. Původní hlavní nádraží ve Skopje bylo částečně zničeno v roce 1963 při zemětřesení a dnes se v něm nachází městské muzeum.

Makedonie je železnicí, vedle zmíněného Řecka a Srbska, ještě reálně propojená s Kosovem přes PPS Vokovo. Spojení s Kosovem bylo nicméně v letech 1999 až 2005 uzavřeno. Další napojení na Řecko (PPS Kremenica) je v rekonstrukci. Jedná se o 17 km dlouhý neelektrifikovaný jednokolejný úsek z Bitoly do PPS Kremenica. Modernizace započatá v listopadu 2017 je prováděna s pomocí Evropské unie s předpokládaným datem ukončení v září 2019. Práce v hodnotě 17 mi-

lionů EUR zahrnují vedle celkové obnovy a modernizace 17 km železničního svršku i vybudování 10 zabezpečených přejezdů, demolici a opětovné zbudování 6 mostů a vybudování nového nádraží v Zabeni.

Existuje také plán na propojení makedonské železniční sítě s Bulharskou republikou. Trať délky 89 km má vycházet z města Kumanovo a vést do PPS Deve Bair. Výstavba je rozdělena do tří úseků, přičemž první prochází v současnosti rekonstrukcí 30,8 km dlouhého úseku z Kumanova do Beljakovce. Následovat bude výstavba druhého úseku z Beljakovce do Kriva Palanka s prodloužením ve třetí fázi do zmiňovaného Deve Bair. První úsek předpokládá investice ve výši 50 milionů EUR.

Velmi vzdáleným, avšak ne nereálným projektem je propojení Makedonie s Albánií – fakticky jde o již schválený Panevropský železniční koridor č. 8 (Drač – Tirana – Skopje – Sofie – Varna/Burgas). Na makedonské straně je potřeba zbudovat 63 km úsek z města Kičevo k albánskému městečku Lin u známého a turisticky atraktivního jezera Ohrid. Na albánské straně pak zbývá jen krátký cca 20 km úsek do města Pogradec. Jsou již zpracovány studie proveditelnosti a vlivu na životní

prostředí, momentálně však dostává prioritu napojení Makedonie na Bulharsko. Dle statistik z roku 2018 je celková délka provozuschopné makedonské železniční sítě 683 km, přičemž 34,2 %, tj. 234 km je elektrifikovaných (25 kV, 50 Hz). Všechny tratě jsou jednokolejné, standardního rozchodu s elektrifikovanou sekcí od srbských k řeckým hranicím, což je zároveň úsek spadající do panevropského železničního koridoru č. 10 (Salzburg – Lublaň – Záhřeb – Bělehrad – Niš – Skopje – Veles – Soluň).

V roce 2007 došlo k transformaci Makedonských železnic (MŽ) a jejich rozdělení na dvě organizace MŽ Infrastruktura (provozovatel dráhy) a MŽ Transport. Jedná se tedy o obdobný vývoj jako v České republice s tím rozdílem, že MŽ Transport zajišťuje osobní i nákladní dopravu.

MŽ Transport disponuje 42 lokomotivami, 16 motorovými jednotkami, 67 vozy pro osobní dopravu a 1 289 vozy pro dopravu nákladní. V roce 2017 společnost přepravila 500 tisíc cestujících (59 milionů osobokilometrů) a dosáhla 4,5% podílu na dopravním trhu. V porovnání s rokem 2007 se jedná o pokles, jelikož v tomto roce činil podíl železniční osobní dopravy 9,6 %. Podíl nákladní dopravy byl

v roce 2017 nejnižší za uplynulých 10 let. Dopravce MŽ Transport v roce 2017 přepravil 1,558 milionů tun zboží (277 milionů tunokilometrů) a dosáhl 3,6% podílu na nákladním trhu. V roce 2007 byl tento podíl v nákladní dopravě ještě 11,6 %. Průměrná přepravní vzdálenost zboží je 177 km, což přibližně odpovídá tranzitnímu úseku z Gevgelije do Tabanovců.

V souvislosti s Makedonií se též objevily v roce 2014 plány na vybudování vysokorychlostní tratě. Jedná se o myšlenku iniciovanou Srbskem a Čínou, která předpokládá výstavbu vysokorychlostního (160 – 200 km/h) železničního spojení z Řecka do Maďarska (Thessaloniki – Skopje – Bělehrad – Budapešť). Iniciativa vzbudila velký rozruch, ale následně dle dostupných informací nebyla více rozvíjena.

Pro ČD Cargo je Makedonie známá jako tranzitní země u přeprav organizovaných z řeckého přístavu Pireus pro pardubickou pobočku tchajwanské společnosti Foxconn. Kontejnery naložené v jednom z čínských výrobních závodů jsou po své cestě po moři přeloženy v Pireu na vlak, který je přes Makedonii, Srbsko, Maďarsko a Rakousko dopraví za přibližně tři dny až do Pardubic.

Michal Vítěz

Ze zahraničí

SLOVINSKO

Obnova vozidlového parku

SŽ-Tovorní promet, dceřiná společnost Slovinských železnic, plánuje modernizaci svého vozového parku. Provozovatel železniční nákladní dopravy získá do roku 2025 20 nových elektrických lokomotiv a 400 nákladních vozů. Společnost má také v úmyslu do roku 2021 zrekonstruovat 12 posunovacích lokomotiv. Společnost SŽ-Tovorní promet uzavřela smlouvu s českým výrobcem kolejových vozidel CZ Loko na dodávku čtyř posunovacích lokomotiv EfiShunter 1000. Ty budou nasazeny v seřadovacím nádraží přístavu Koper. Společnost v roce 2018 přepravila přibližně 21 milionů tun nákladu a upevnila si tak 98% podíl na trhu.

RAKOUSKO

Vybavování vozů telematickými zařízeními

Do konce roku 2020 budou nákladní vozy skupiny Rail Cargo Group vybaveny detekcí polohy, snímáním pohybu a detekcí nárazů. Divize nákladní dopravy společnosti ÖBB se stala partnerem společnosti A1 a A1 Digital pro spuštění projektu inteligentních nákladních vlaků. Projekt s názvem SmartCargo byl oficiálně zahájen v pondělí 4. února. Přibližně 13 700 vozů bude vybaveno zařízením SmartCargo, které poskytuje komplexní informace v průběhu celého procesu přepravy. Polohový senzor poskytuje přesné GPS souřadnice vozu v předem stanovených intervalech. Další snímač zajišťuje spolehlivou detekci pohybu nezávislou na příjmu signálu GPS, zatímco snímač 3D akcelerometru slouží k detekci nárazů a sledování přepravy citlivého zboží. Navíc může systém využít k odeslání okamžité zprávy tzv. geofencing, pokud vůz překročí předem definované zóny, například státní hranice.

SLOVENSKO

ZSSK Cargo již není veřejným dopravcem

Od 1. ledna 2019 již ZSSK Cargo není veřejným železničním dopravcem. Pro společnost z tohoto statusu vyplývá několik důležitých změn, které se týkají i zákazníků. Dochází ke změnám Smluvních přepravních podmínek, ze kterých, v souvislosti s používáním elektronického nákladního listu ve vnitrostátní přepravě, vyplývá povinnost zákazníků zaregistrovat se do zákaznického portálu ZSSK Cargo. Od 1. dubna 2019 pak bude zaveden poplatek za používání papírového nákladního listu.

**Zuzana Kovačová
Michal Roh**

Za dehtem do středního Finska

V 19. století bylo Finsko největším vývozcem dehtu na světě. Dehet se vyráběl v milířích (suchá destilace), ve kterých bylo bez přístupu vzduchu 14 dní páleno naštípané borové dřevo. Ve spodní části milíře byla umístěna trubka, kterou viskózní černá kapalina vytékala. Dehet se používal zejména jako impregnace při výrobě dřevěných lodí, proto jeho významným odběratelem byla Velká Británie. Zájem o „dřevěný“ dehet opadl až se stavbou ocelových lodí. Výroba dehtu byla namáhavá, stejně jako byla zdoluhavá jeho doprava do místa spotřeby.

1840. Dokončeny byly o dva roky později. V první jmenované překonávaly lodě převýšení 4,45 m, v druhé pak 5,4 m. Dehtařské lodě byly 14,85 m dlouhé a 2,38 m široké. V prvních letech provozu byly plavebními komorami ročně převezeno 6 – 10 tisíc barelů dehtu, přičemž vrcholu bylo dosaženo na přelomu století s výkonem 24 tisíc barelů. Po dokončení železniční tratě z Iisalmi v roce 1904 přeprava po vodě klesala a na konci roku 1914 byly plavební komory uzavřeny. Na místě komory Koivukoski vznikla v roce 1943 hydroelektrárna. Komora Ämmäkoski byla zasypána. Avšak



Milíř na výrobu dehtu ve skanzenu Turkansaari

Kajaani – plavební komory

Naše putování za historií výroby a dopravy dehtu začneme v Kajaani, městě založeném roku 1651 švédským guvernérem, generálem hrabětem Perem Brahem u paty pevnosti, která měla být baštou v obraně proti Rusku. V roce 1716 pevnost padla a celé město bylo srovnáno se zemí během ničivých válek mezi Švédskem a Ruskem. Dodnes si v Kajaani můžeme prohlédnout zříceninu hradu z roku 1604. Místní radnice je dílem německo-finského architekta Carla Ludwiga Engela, s jehož stavbami se můžeme setkat nejen v Helsinkách, ale i v řadě dalších finských měst. Nás však bude zajímat jiná pamětihodnost – plavební komora, resp. bývalý dehtařský kanál.

Peřeje řeky Kajaani představovaly pro veslaře dehtařských lodí velkou překážku. Sudy s dehtem musely být okolo nich převáženy koňskými povozy, což výrazně zvyšovalo přepravní náklady. První snahy o regulaci řeky v těchto místech se datují do roku 1822, ale výstavba plavebních komor Koivukoski a Ämmäkoski byla zahájena až v roce

v roce 1984 byla obnovena jako historická turistická atrakce a nyní jsou vždy v letní sezóně pořádána ukázková plutí plavebními komorami. V blízkosti plavební komory se nachází původní domek jejího strážce.

Oulu – město dehtu

Z Kajaani byl dehet v sudích po řekách a jezerech dopravován do Oulu,



Dřevěné domky v Kokkole



Sobi neodmyslitelně patří k finské přírodě.



Plavební komora Ämmäkoski na dehtovém kanále v Kajaani s domkem strážce kanálu

kteří bývalo ve své době považováno za hlavní město dehtu. Dějiny města Oulu začínají ve 14. století, kdy bylo území dnešního města významným místem na obchodní stezce vedoucí podél stejnojmenné řeky. Oblast byla pod vládou kupeckého města Novgorod. U ústí řeky Oulu do moře byla v roce 1375 postavena švédská pevnost Kastelli. Samotné město bylo založeno králem Karlem IX. Švédským v roce 1605, ale jeho rozvoj nastal až v 18. století a souvisí jak jinak, než s výrobou dehtu. V roce 1781 zde byla založena dehtová burza a v 19. století se město stalo největším vývozcem dehtu na světě. Prosperita města však náhle skončila, když v roce 1901 pohltit dehtovou burzu požár.

V každé vesnici východně od Oulu byste v minulosti našli čouducí milíře. Dnes si historické milíře a dehtařské čluny můžete prohlédnout ve skanzenu Turkansaari umístěném na nevelkém ostrově na řece Oulu, cca 14 km východně od města. Muzeum bylo založeno v roce 1922 a tvoří jej 40 staveb z oblasti Ostrobothnia. V Oulu dnes



tem. Od roku 1765 se tak Kokkola a její okolí staly držiteli významného privilegia – získaly právo prodávat a lodmi dovážet dehet přímo zahraničním zá-



Ve skanzenu Turkansaari nedaleko Oulu jsou vystavené i dehtařské čluny.

kazníkům. Kokkola se tak stala jedním z nejbohatších finských měst. Dodnes má ve znaku sud dehtu s plameny. Dnes zde žije cca 47 tisíc obyvatel, z nichž cca 20 % hovoří švédsky. Město je dnes významným hospodářským střediskem s rozvinutým chemickým průmyslem. Zpracovává se zde kobal-

tová a zinková ruda. Zdejší přístav nacházející se v Ykspihlaja patří k největším ve Finsku a důležitý je mimo jiné pro tranzitní přepravy železné rudy. Ta je sem dovážena také v kontejnerech Innofreight.

Město rozhodně stojí alespoň za krátkou zastávkou, při které si můžete prohlédnout bývalou rybářskou čtvrť Neristan s dřevěnými domy z 19. století. Kokkolská radnice je dílem již zmiňovaného Carla Ludwiga Engela. V městském parku se ukrývá další významná památka – pozůstatky malého dřevěného dělového člunu. K zajištění dělového člunu a jeho posádky došlo během krymské války v roce 1854 při události nazývané „potyčka v Halkokari“. Místní civilisté ozbrojení loveckými ručnicemi při ní odrazili nápor britského námořnictva. Jako zajímavost můžeme uvést, že Velká Británie čas od času požádá o vrácení člunu. A jak sami vidíme, neúspěšně. Parkem dojdeme k malému přístavu, kde kotví loď Jenny přepravující turisty na ostrov



Tankar s dominantním majákem z roku 1889 a s muzeem lovu tuleňů. Z Kokkoly vede atraktivní silnice zvaná „cesta sedmi mostů“ do nedalekého města Pietarsaari. My se však v Kokkole pro dnešek s Finskem rozloučíme. Takže näkemiin Suomeen.

Text a foto: Michal Roh

Foto měsíce



Ve dnech 11. – 13. ledna 2019 byly organizovány zvláštní parní vlaky pro skupinu hlavně zahraničních fotografů s lokomotivou 431.032 na tratích SŽDC. Partnerem jízdy bylo i ČD Cargo. Akce měla velký ohlas, přispěla k propagaci naší firmy a zahraniční organizátoři už přemýšlí o další podobné akci u nás. Snímek Miloše Krátkého zachytil zvláštní vlak v zastávce Stříbrná Skalice na trati „Posázavského Pacifiku“.