

Železnice dříve a dnes

Na poslední straně květnového Cargováku naleznete tradiční cestopis. Tentokrát vás však nezavede do dálek, ale „jen“ do středních Čech, do míst, kde se party nadšenců snaží uchovat dědictví minulosti. Zavítáme do Kolína a do Svatého Jana pod Skalou. Právě tady se můžete svézt úzkorozchodnými vláčky, jež dnes patří mezi vyhledávané turistické atrakce, ale ještě v nedávné minulosti byly nepostradatelnými pomocníky při práci v lese, v lomech, na polích i v celé řadě průmyslových podniků.

Ani u nás, ani na západ od našich hranic se s těmito železničkami již téměř nesetkáme, ale vydáme-li se například do Rumunska, Ruska nebo jiných zemí, úzkorozchodky zde stále plní svoji funkci, a spolehlivě.

Většina z nás si už dnes asi nedovede představit pomalu jedoucí vláček s vozíky naplněnými třeba cukrovou řepou, nebo s opleny naloženými dřevem. Doba je prostě jiná, uspěchaná. Ale občas je dobré se zastavit a podívat se do historie. Na historické posláni železnice přepravit levně a snadno velký objem zboží, se často zapomíná. Jinak by přeci nebylo možné umístit na dálnice zařízení umožňující za jízdy dobíjení kamionů z trolejí nebo nasazovat silniční vlaky. Nebylo by jednodušší se zaměřit na zkapacitnění železničních tratí a urychlení implementace nových technologií na železnici?

Michal Roh



26. března 2019 byla uzavřena smlouva s ŽOS Zvolen na provedení periodických oprav lokomotiv řady 750. Aktuálně byly do Zvolena přistaveny první dvě lokomotivy. Tyto opravy představují jednu z cest řešení náhrady a udržitelnosti lokomotivní řady 750 a jsou tak největším společným projektem ČD Cargo a ŽOS Zvolen. Na snímku Tomáše Ságnera z 22. dubna 2019 je zachycena podvečerní jízda Mn 83372 z Hradce Králové do Trutnova v čele se stroji 750 213 a 287.

Bodujeme díky nabídce kvalitních služeb

» Na jaké segmenty trhu se v Rakousku zaměřujete? Je mezi zákazníky o služby ČD Cargo zájem?

NM: Od počátku se soustředujeme na ucelené nákladní vlaky v tranzitu ze Slovenska a Maďarska přes Rakousko do Německa. Převážně nejen obilí a sóju, ale i další zboží. V naší nabídce je samozřejmě i zajištění přeprav končících v Rakousku, včetně poslední míle. Příkladem mohou být přepravy dřeva do Lenzingu nebo Gratweins-Gratkornu, přepravy svitků plechu do Krems an der Donau nebo různé přepravy chemických produktů. Naši nejsilnější přepravou jsou v současné době dodávky černého uhlí z České republiky do elektrárny ve Werndorfu, ve Štýrsku.

Ano, zájem zákazníků tu je – bodujeme díky nabídce vysoce kvalitních služeb a také díky rychlé reakci na požadavky.

» Jaké jsou vaše cíle pro letošní rok?

NM: Z těch obecných cílů bych jmenoval především stabilizaci naší pobočky na rakouském trhu. Chceme rozšířit portfolio našich zákazníků a být pro ně opravdu spolehlivým a flexibilním partnerem. Jinak nemáme šanci uspět. Samozřejmě cílem je vytváření zisku pro ČD Cargo. Z těch konkrétních cílů můžu jmenovat nabídku na přepravy v tranzitu do Itálie nebo Slovinska.

OBSAH

04

Lokomotivy řady 743 „elektronik“

Lokomotivy řady 743 byly původně určeny pro provoz na zubačce Tanvald – Kořenov.



07

Středočeský železniční den

ČD Cargo se prezentovalo na tradičním Středočeském železničním dnu, tentokrát v Kralupech nad Vltavou.



Na počátku ledna vznikla pobočka ČD Cargo ve Vídni. Od té doby jsme čtenáře několikrát informovali o aktuálním dění v této pobočce a samozřejmě i o její činnosti. Dnes jsme se rozhodli položit otázky dvěma klíčovými zaměstnancům pobočky – jejím vedoucímu panu Norbertovi Mollerovi a provozní dispečerce Anje Strickner.

» Jak hodnotíte proces vzniku pobočky ve Vídni?

NM: Až na několik byrokratických překážek proběhlo založení pobočky hladce. Na počátku činnosti jsme přepravy realizovali spedičním prostřednictvím naší sesterské firmy CD Cargo Austria, ale již na konci ledna jsme mohli vše zajistit vlastními silami a začít vozit vlaky na licenci a s lokomotivami ČD Cargo.

» Není pro Vás komunikace s „mateřskou“ firmou ČD Cargo příliš složitá? Co myslíte, že by šlo zjednodušit?

NM: Pobočka ve Vídni představuje pro obě strany něco nového. A protože ČD Cargo nebylo zcela připraveno na to, že pobočka bude tak rychle obchodně i provozně činná, je spolupráce mnohdy trochu komplikovaná. Nyní ladíme a harmonizujeme všechny procesy, takže se domnívám, že to bude

lepší a lepší. Zároveň si ale přeci jen musím povzdechnout, protože pro tak malou organizační jednotku, jakou je pobočka ve Vídni, je často velice obtížné pochopit všechny velmi byrokratické procesy společnosti ČD Cargo.

Ale jak říkám, společně se pokoušíme nalézt co možná nejlepší řešení, abychom dostali všem požadavkům a zároveň neohrozili obchod.



Kolektiv pobočky ve Vídni – zleva Norbert Moller (vedoucí pobočky), Gerald Lang (strojvedoucí-instruktor), Anja Strickner (provozní dispečerka) a Michal Rattman pracující dříve na ČD Cargo. Foto: Archiv ČD Cargo Wien

Bodujeme díky nabídce kvalitních služeb

Dokončení ze str. 1

► Co vše máte v rámci pobočky Vídeň na starosti?

AS: Ve vídeňské pobočce jsem kompetentní pro plánování vlaků a operativní řízení jejich jízdy. V oblasti využití personálu podporuji našeho strojevedoucího-instruktora Geralda Langa, který má v naší pobočce na starosti vzdělávání strojevedoucích, jakož i plánování jejich nasazení.

► S jakými útvary v rámci ČD Cargo spolupracujete a jak byste tuto spolupráci zhodnotila?

AS: Spolupracuji zejména s dispečinkem v Břeclavi. Spolupráce funguje velmi dobře – tým naší pobočky se již



Lokomotiva 188.006 při zkušebním nasazení na přepravu uhlí do Werndorfu
Foto: Lukas Kriewetz

byl v Břeclavi seznámit s technologií a postupy v pohraniční přechodové stanici. Realizovali jsme také společné školení na téma objednávání tras na infrastrukturu ÖBB. Intenzivně spolupracují také s oddělením plánování kapacit našich lokomotiv. Objednávání funguje na jedničku. Využití tohoto rozhovoru a všem, se kterými spolupracují, děkuji za počáteční pochopení a podporu!

► Jaké lokomotivy využíváte pro dopravu vlaků ČD Cargo v Rakousku?

AS: Zpočátku jsme využívali především lokomotivy Vectron naší mateřské společnosti. Dlouhodobě máme od Railpoolu najaté lokomotivy TRAXX 187.341 a 344. Druhý jmenovaný byl

poprvé nasazen 11. dubna 2019 na ucelený vlak z Passau do Krems an der Donau. Je zajímavý tím, že je vybavený dieslovým modulem umožňujícím například obsluhu neelektrifikovaných vleček. V průběhu května bychom si měli pronajmout další podobnou lokomotivu. Pro společnost Bombardier jsme také na počátku května testovali lokomotivu TRAXX 188.006.

► Dá se říci, kolik jste od počátku vaší činnosti odvezli vlaků?

AS: Přesné číslo bych musela najít v našich statistikách, ale od počátku naší činnosti jsme zajistili vozbu více než 150 vlaků.

připravil Michal Roh

Rok 2018 a mimořádné události

Mimořádné události jsou žhavým tématem posledních dnů. Podívejme se proto nyní na to, jak to bylo s „mimořádkami“ v roce 2018. V tomto roce eviduje ČD Cargo jako provozovatel dráhy a provozovatel drážní dopravy celkem 247 mimořádných událostí. Celkové číslo je tak podobné tomu z roku předcházejícího.

Z pohledu odpovědnosti za vznik jednotlivých mimořádných událostí měli zaměstnanci ČD Cargo odpovědnost celkem za 96 případů. S počty mi-

draží, obvod seřadovacího nádraží. Vlak vjížděl ze 4. traťové koleje na „přivolávací návěst“ vjezdového návěstidla 2BL a měl pokračovat dále na 0. staniční kolej. Z důvodu nesprávně přestavené výhybky 202a/b ve vlakové cestě došlo k jízdě vlaku směrem na vyloučenou 300. staniční kolej, kde byl za výhybkou snesen kolejový svršek a vyhrabaný šterk. Následkem bylo vykolejení hnacího drážního vozidla a prvního vozu za ním. Samotná škoda vzniklá z důvodu vykolejení je odhadována na cca 4,2 miliony Kč. Bohužel

šetří, bude provádět zjišťování všech okolností ještě několik týdnů.

Je zajímavé, že z pohledu závažnosti, tedy aspoň podle kritéria vzniklé škody, se většina mimořádných událostí v roce 2018 odehrála v obvodu PJ Praha. 3. února 2018 došlo při jízdě posunového dílu (samostatné hnací drážní vozidlo) ve stanici Mělník ke srážce s jiným stojícím hnacím drážním vozidlem. Výše škody vzniklá z této srážky přesahuje částku 3,4 milionu Kč. Příčinou vzniku bylo uvedení posunového dílu do pohybu bez pokynu vedoucího posunové čtyři, nedodržení podmínek jízdy podle rozhledových poměrů a nedání pokynu k zastavení posunového dílu nejdříve v místě oznámeného konce posunové cesty.

30. března 2018 přijel na 0. staniční kolej ve stanici Čelákovice vlak Mn 85000 a bylo nutno s touto soupravou vykonat posun z důvodu přestavení na jinou staniční kolej, aby bylo možné soupravu objet hnacím drážním vozidlem. Při sunutí drážních vozidel směrem za návěstidlo Se 14, na základě řádně uděleného souhlasu k posunu od zaměstnance provozovatele dráhy, došlo vlivem nesprávně přestavené výhybky č. 19 k jejímu rozřezu a následnému vykolejení prvního sunutého drážního vozidla. Výše škody z této události ve výsledku přesahuje 1,5 milionu Kč. 18. července 2018 došlo v Nýřanech při jízdě sunutého posunového dílu k vykolejení čtyř drážních vozidel na výhybce č. 16 přes zapomenutou zarážku, která se následně zasekla v srdcovce předmětné výhybky. Došlo k celkem rozsáhlému poškození infrastruktury, a tak výsledná škoda z této události přesáhla 1 milion Kč. 18. října 2018 se v železniční stanici Jihlava



Vykolejení drážních vozidel v Jihlavě 18. října 2018

uskutečňoval posun z 6. staniční koleje do výtazné koleje č. 4a, kdy posunový díl byl tažen. Vedoucí posunu dal pokyn k zastavení posunového dílu,

incidentů. Srážek drážních vozidel evidujeme 12, vykolejení pak 61. Ve 14 případech došlo ke střetnutí na přejezdu s osobou nebo silničním vozid-



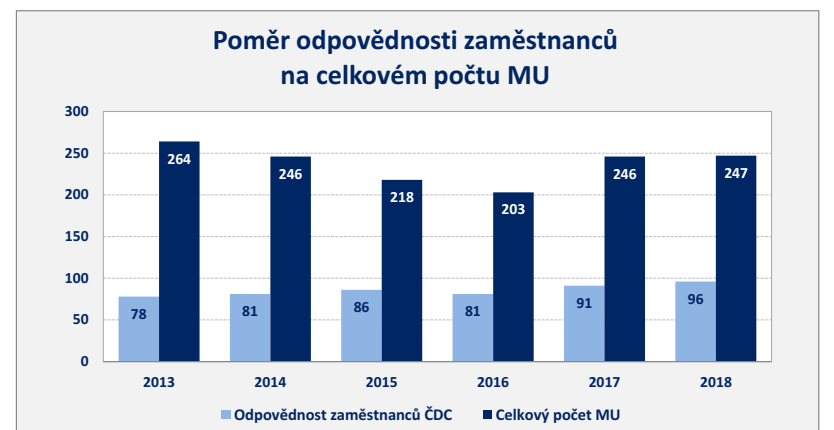
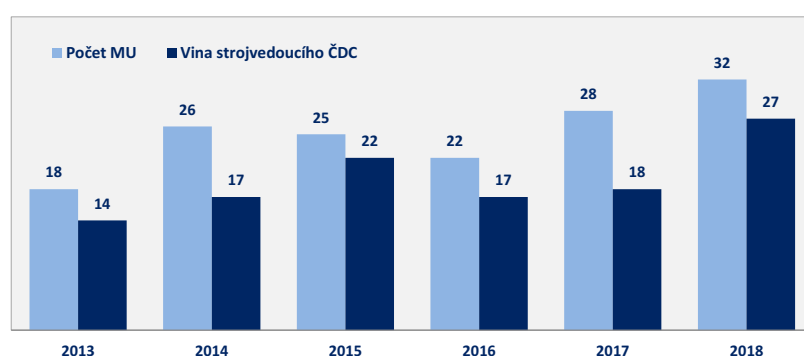
Nehodová událost v Nymburce 14. prosince 2018

mořádných událostí úzce souvisí vzniklé škody. S potěšením lze konstatovat, že v roce 2018 evidujeme nejmenší celkové vzniklé škody za posledních pět let. Jejich hodnota je odhadována na částku kolem 45 milionů Kč. Krátce se můžeme zastavit u ostře sledovaného téma poslední doby, kterým jsou „projatá návěstidla“. V roce 2018 evidujeme 32 těchto případů, kdy lze hovořit o tom, že došlo k nedovolené jízdě drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu. Proti roku 2017 je to nárůst o 4 případy. Meziročně ale došlo k nárůstu především u mimořádných událostí s odpovědností zaměstnanců – strojevedoucích, a to o rovných 50 %.

Podívejme se teď na některé konkrétní případy z roku 2018. V daném období evidujeme jednu vážnou nehodu a to především z pohledu výše vzniklé škody. Tou se stalo vykolejení vlaku Pn 62228 14. prosince 2018 za vjezdu do stanice Nymburk hlavní ná-

při nakolejování hnacího drážního vozidla nebyl zaměstnanci nehodových pomocných prostředků zvolen adekvátní postup, a proto došlo k ještě výraznějšímu poškození vozidel, které bylo následně vyčísleno na cca 5 milionů Kč. Samotné šetření je těsně před ukončením, tedy aspoň z pohledu provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy. Drážní inspekce, která uvedenou mimořádnou událost také

Nedovolená jízda za návěstidlo zakazující jízdu



a aniž se přesvědčil o uvolnění výhybky č. 6, dal pokyn staničnímu dozorcí k přestavení předmětné výhybky, která zůstala obsazena vozidlem. Nutno podotknout, že staniční dozorce na výhybku nemohl vidět. Po informaci o přestavení dal vedoucí posunu pokyn k jízdě sunutého posunového dílu, čímž došlo k jízdě každého podvozku drážního vozidla na jinou kolej a následně i k vykolejení drážního vozidla. Naštěstí nedošlo k vyšším škodám, a tak se odhadovaná částka pohybuje okolo 55 tisíc Kč, což však zdaleka nemusí být konečné.

Na závěr můžeme ještě nahlédnout do statistik. Z celkového počtu 247 mimořádných událostí je 54 nehod a 193

lem – z toho 9 přejezdů bylo vybaveno PZZ. Řešili jsme 13 požárů drážních vozidel a 46 mimořádných událostí na rozhraní sběrače hnacího drážního vozidla a trakčního vedení. Při našem provozování drážní dopravy v roce 2018 bylo usmrceno celkem 30 osob a dalších 18 jich bylo zraněno (z toho pět zaměstnanců ČD Cargo).

Závěrem si lze jen přát, aby se nepříznivý vývoj počtu mimořádných událostí z počátku roku 2019 zastavil a v konečném výsledku bylo možno konstatovat, že rok 2019 byl lepší než ten předcházející.

Text a foto: Jan Hnilica
Grafy: Leona Pecková

Jak se nám dařilo v roce 2018?

Hospodářský výsledek – zisk před zdaněním

Společnost ČD Cargo dosáhla v roce 2018 zisku před zdaněním ve výši 935 mil. Kč dle mezinárodních standardů finančního výkaznictví (IFRS) a celá skupina ČD Cargo pak vykázala konsolidovaný zisk před zdaněním dle IFRS ve výši 878 mil. Kč. Těchto pozitivních výsledků se podařilo dosáhnout při současném nemalém růstu cen energií, zvýšení reálných mezd a především rekordní výši investic, které se v hospodářském výsledku odrazily formou vyšších odpisů a působí tak na hospodářský výsledek negativně. Poslední dva dopady je však nutné vnímat v kontextu budoucích investic, které se společnosti v dalších letech vrátí a pomohou jí obstát v silné konkurenci.

Jak je patrné z níže uvedeného přehledu klíčových finančních ukazatelů za skupinu ČD Cargo, došlo ve srovnání s loňským rokem k mírnému poklesu zisku před zdaněním, ale vzhledem k výše uvedeným faktorům jde o velmi pozitivní výsledky.

Tržby a přepravený objem zboží

Za rok 2018 naše společnost přepravila 66,4 mil. tun zboží, což představuje nárůst o 1,6 mil. tun ve srovnání s rokem 2017. Celá skupina pak převezla zboží v celkovém objemu 68,4 mil. tun, což značí nárůst oproti stejnému období loňského období o 2,3 mil. tun. Výše uvedené objemy se pak projeví pozitivně i v objemu tržeb. Tržby

z vlastní přepravy vzrostly z částky 8 738 mil. Kč o 396 mil. Kč na celkovou hodnotu 9 134 mil. Kč pro rok 2018.

Tento pozitivní trend se odrazil i v růstu podílu ČD Cargo na dopravním trhu, a to o celých 1,75 % (vyjádřeno v hrtkm). Přispěly k tomu především zvýšené přepravy **hnědého uhlí**, nový model zakázkového řízení česko-polských přeprav a v neposlední řadě aktivní obchodní politika. Mezi další tahouny zvýšeného objemu přeprav patřily komodity **dřevo a papírenské výrobky**, kde se pozitivně projevil odvoz kalamitního dřeva, a to navzdory nízké profitabilitě, kterou tyto přepravy naší společnosti přináší. K této problematice však naše společnost nepřistupuje jen čistě pragmatičticky, ale i s vědomím společenské odpovědnosti, kterou máme a právě v takových situacích ji musíme naplňovat. Naopak se nedařilo v přepravách komodit **černé uhlí a koks**. Tržby z těchto přeprav meziročně poklesly a nepodařilo se u nich ani naplnit plán. Klíčovým faktorem poklesu objemu přeprav je postupný útlum těžby v OKD a v polských dolech. Polské doly pak logicky při nižších objemech vytěženého uhlí upřednostňují tuzemské zákazníky. Propad přepraveného uhlí se nepodařilo zastavit ani úzkou spoluprací s naší dceřinou společností ČD Cargo Poland. Výsledky v komoditě **železo a strojírenské výrobky** ovlivnila restrukturalizace přeprav železné rudy do tuzemských hutí. Jak je již uvedeno výše, tržby v komoditě **hnědého uhlí** se podařilo překročit, a to

i přes řadu okolností, které měly spíše negativní dopad. Ve prospěch silniční konkurence v důsledku omezené vozové kapacity 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 Chvaletice, které pak od května plně probíhaly v kontejnerech Inno freight.

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, a.s., tradičně zajistilo přepravu cukrové řepy do Hrušovan nad Jevišovkou nejen z České republiky, ale i ze Slovenska nebo Rakouska. V komoditě **potravin a zemědělské výrobky** tak výsledky předčily očekávání. Situace v komoditě **ostatní** byla stabilní – došlo sice ke ztrátě přeprav velkých transformátorů nebo některých kolejových vozidel, ale oproti tomu byla získána 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. Celkové výsledky pak ovlivňovala i preference vlastních kapacit operátora Metrans zejména ve vývozu na Slovensko, stejně jako pokles u dalších operátorů. Dařilo se i segmentu **automotive**, kde v důsledku aktivní obchodní politiky realizované v součinnosti s dceřinou společností CD

Cargo Germany přepravy meziročně narostly.

Investiční činnost

K zajištění provozu nákladních vlaků mělo ČD Cargo ve svém evidenčním stavu 804 hnacích vozidel, z toho 65 lokomotiv pořízených na finanční leasing. Pro přepravní výkony bylo využíváno 692 lokomotiv. Park nákladních vozů tvořilo k 31. prosinci 2018 bezmála 21,7 tisíc nákladních vozů v různém typovém provedení. Podle potřeby byl vozový park doplňován skupinou najatých vozů v průměrném počtu 3 000 vozů. Z celkového vozového parku bylo cca 18 tisíc vozů v provozním stavu. Za rok 2018 pak prošlo periodickou opravou více jak 5,5 tis. vozů, což v historii ČD Cargo znamená

rekordní počet. V roce 2018 byla přijata opatření ke zlepšení provozní spolehlivosti hnacích vozidel. Investice ČD Cargo byly v roce 2018 realizovány v celkové hodnotě 2,51 mld. Kč a dalších 213 mil. Kč bylo zapláceno na zálohách na pořízení a modernizaci lokomotiv a nákladních vozů v dalších letech. To znamená meziroční nárůst o cca 1,26 mld. Kč. Nad rámec výše uvedeného byla také zaplácena záloha na implementaci ETCS (evropský zabezpečovací systém) na lokomotivy řady 742. Projekt je kofinancován z dotačního programu CEF. Podrobně čtenáře s investicemi seznámíme v některém z dalších čísel Cargováku.

Robert Heděnc
Michal Roh

Přehled několika klíčových konsolidovaných finančních ukazatelů Skupiny ČD Cargo (dle IFRS)	2018	2017
Struktura aktiv a pasiv (v mil. Kč)		
Celková aktiva	19 995	18 470
Dlouhodobý majetek (především železniční kolejová vozidla)	16 601	15 626
Vlastní kapitál	9 046	8 529
Struktura hospodářského výsledku (v mil. Kč)		
Výnosy z hlavní činnosti*	13 056	11 923
Tržby z vlastní přepravy (pouze samotné ČD Cargo, a.s.)	9 134	8 738
Provozní výsledek hospodaření	1 021	1 097
Výsledek hospodaření před zdaněním	878	947
Poměrové ukazatele (%)		
Běžná likvidita (krátkodobá aktiva/krátkodobé závazky)	80%	83%
Celková zadluženost (cizí zdroje/celková aktiva)	55%	54%
Průměrný přepočtený počet zaměstnanců	7 113	7 110
Výkonové ukazatele		
Objem přepravy (mil. tun)	68	66
Přepravní výkon (mil. tarifních tuno-kilometrů)	12 928	11 819

* v důsledku implementace IFRS 15 jsou tržby z pronájmu prezentované v roce 2018 nově ve „Výnosech z hlavní činnosti“

Co vlastně znamenají hospodářské výsledky dle „IFRS“ a konsolidované výsledky hospodaření? (1.)

Historie IFRS v ČD Cargo

Společnost ČD Cargo, stejně jako jiné společnosti se sídlem na území České republiky, mají dle platných účetních a daňových zákonů a předpisů řadu povinností, které musí plnit. Mezi tyto povinnosti samozřejmě patří vedení účetnictví, příprava a zveřejnění finančních výsledků společnosti, sestavení daňových přiznání (např. k DPH, daně z příjmů právnických osob) atd.

Od svého vzniku v roce 2007 ČD Cargo sestavovalo a zveřejňovalo pouze účetní závěrku připravenou v souladu s českými účetními pravidly a předpisy (ČÚP). K tomuto účelu byly a jsou nastaveny interní předpisy a pravidla fungující ve společnosti. Od roku 2012 začalo ČD Cargo sestavovat a zveřejňovat i účetní závěrky dle Mezinárodních standardů finančního výkaznictví (dále jen IFRS). K tomuto vykazování se společnost v roce 2012 rozhodla dobrovolně. Důvodem byla především snaha poskytnout externím uživatelům našich finančních výkazů (např. obchodní partneři, banky, atd.) i výsledky sestavené dle mezinárodních účetních předpisů, které umožní snazší komparaci dosažených výsledků s jinými společnostmi včetně těch zahraničních. Většina z nich totiž dle IFRS již své hospodářské výsledky pravidelně zveřejňuje či jejich národní

účetní předpisy jsou s IFRS téměř identické.

V průběhu roku 2016 se společnost ČD Cargo stala emitentem investičních cenných papírů přijatých k obchodování na regulovaném trhu, čímž jí vznikla v souladu s § 19a zákona o účetnictví povinnost sestavit účetní závěrku dle mezinárodních standardů finančního výkaznictví (IFRS). Od roku 2016 se tak z „dobrovolné“ přípravy finančních výkazů dle IFRS stala pro naši společnost povinnost a místo hospodářských výsledků dle českých účetních předpisů prezentujeme výsledky dle IFRS.

V čem se liší IFRS od českých účetních předpisů?

Součástí IFRS účetní závěrky jsou, podobně jako u účetní závěrky, sestavené dle ČÚP:

- rozvaha,
- výkaz zisků a ztrát (výsledovka),
- výkaz cash flow,
- výkaz přehledu změn ve vlastním kapitálu,
- příloha k účetní závěrce.

Zkratka IFRS označuje souhrn předpisů a pravidel, podle kterých musí účetní jednotka své hospodářské výsledky sestavit a zveřejnit. Pro představu, zatímco zákon č. 563/1991 Sb., o účetnictví, spolu s vyhláškou a če-

skými účetními standardy čítají několik desítek stran, tak předpisy IFRS spolu s výklady a interpretacemi dosahují několik tisíc stránek textu a příkladů, jak účetní transakce prezentovat. Ministerstvo financí se primárně snaží harmonizovat český účetní systém s účetními směrnici Evropské unie a současně většina změn vede k přiblížení k IFRS. Stále však mezi těmito účetními rámci přetrvává mnoho významných rozdílů.

Jeden z takových příkladů snah o postupnou harmonizaci je např. implementace komponentního způsobu odepisování části majetku do českých účetních pravidel, což se významným způsobem dotýká i naší společnosti. Dle IFRS bylo od samotného počátku požadováno, aby se každá významná část majetku samostatně evidovala a odepisovala. Jako příklad můžeme uvést třeba dvojkolí. Obecně platí, že dvojkolí má významně kratší životnost než celý nákladní vůz či hnací vozidlo. Mezinárodní účetní předpisy proto stanoví, že dvojkolí se má evidovat zvlášť a odepisovat po dobu předpokládané životnosti. V IFRS hodnotu nákladního vozu rozčleníme na tzv. „komponenty“ a každou takovou část majetku (komponentu) odepisujeme zvlášť po očekávané dobu jejího reálného použití. Dnešním v českém účetnictví takový

přístup nebyl možný a nákladní vůz se musel evidovat a odepisovat jako celek. To znamenalo, že byla v okamžiku pořízení stanovena doba životnosti takového vozu třeba na 25 let a celá jeho hodnota se tedy 25 let odepisovala. A to i bez ohledu na skutečnost, že po 6 letech původní dvojkolí na voze již nebylo a bylo v rámci oprav nahrazeno novým. Pokud vezmeme v úvahu celý vozový park naší společnosti, tento odlišný způsob odepisování vede k diametrálně odlišné výši odpisů a následně k výrazně jinému hospodářskému výsledku v daném účetním období.

Nejvýznamnějším rozdílem co do objemu i počtu transakcí je prezentace finančního či operativního leasingu. V českém účetnictví je finanční leasing postaven jako čistý pronájem, za který nájemce platí měsíčně určitý poplatek. Ve většině případů se tak děje na základě vystavené faktury či splátkového kalendáře ze strany pronajímatele, který je i výhradním vlastníkem takového předmětu z pohledu práva. IFRS se na takové smluvní vztahy dívá zcela odlišným způsobem než české účetní předpisy. Z pohledu IFRS jde o pořízení daného předmětu a tato akvizice je financována formou úvěru. Jinými slovy, majetek ve svém účetnictví prezentuje nikoliv pronajímatel (což je „právní vlastník“), ale nájemce, který

majetek skutečně využívá a plyne mu z něj většina výhod, ale i rizik s jeho držbou spojených. Zatímco v českém účetnictví tak účtujeme pouze o poplatku za nájem předmětu, v IFRS účtujeme o vlastnictví majetku, který následně odepisujeme. V pasivě společnosti pak prezentujeme „úvěr“, jehož prostřednictvím jsme si půjčili na pořízení daného předmětu, který využíváme a po dobu platnosti nájemní smlouvy účtujeme také o úroku z úvěru. Tento způsob účtování ukazuje opět velmi odlišné výsledky dle jednotlivých účetních standardů. V případě ČD Cargo se jedná o stamilióny korun v hospodářském výsledku za jednotlivá účetní období.

Výše uvedený příklad rozdílného přístupu v účetnictví ukazuje i další významnou odlišnost. České účetní předpisy při způsobu účtování berou zřetel na právní charakter smluvních ujednání. IFRS však požaduje jít na skutečnou podstatu transakce bez ohledu na její právní status. Na příkladu nájemného je tento rozdíl patrný. Majetek v IFRS neodepisuje pronajímatel (vlastník dle právního vztahu), ale nájemce, který reálně majetek využívá a nese rizika, ačkoliv žádný právní vztah k danému předmětu nemá.

Robert Heděnc
(dokončení příště)

Představujeme lokomotivy ČD Cargo (17.) Lokomotivy řady 743 „elektronik“

Lokomotivy řady 743 (původně T 466.3) byly z výroby určeny pouze na jednu trať, a to na naši sklonově nejnáročnější ozubnicovou trať Tanvald – Harrachov. Zde měly nahradit unikátní rakouské ozubnicové lokomotivy 715 (původně T 426.0). V polovině osmdesátých let nastával u stárnoucích lokomotiv řady T 426.0 zvýšený správkový stav, což mnohdy vedlo až k zastavení nákladní dopravy na harrachovské trati, protože sehnat náhradní díly z devizové ciziny nebylo nic jednoduchého. Nahradit je jen tak lečjakými lokomotivami nebylo možné, vždyť maximální sklony zde dosahují až 57,9 ‰. Ozubnicové lokomotivy se v tehdejší Československu nevyrobily a deviz bylo málo. Bylo třeba najít jiné řešení.

V lednu 1985 proběhly na zubačce zkoušky s lokomotivou T 466.2369. Nebyla to obyčejná lokomotiva řady

To bylo samozřejmě velmi vhodné pro použití na sklonově náročné trati, kterou „zubačka“ je. Na základě těchto zkoušek federální ministerstvo dopravy zadalo ČKD v roce 1986 vývoj a výrobu deseti lokomotiv nové řady. Základním požadavkem bylo co možná nejrychlejší dodání deseti lokomotiv pro potřeby provozu na „zubačce“. Vybaveny měly být elektrodynamickou brzdou (EDB) po vzoru lokomotiv ČME 3T pro Sovětský svaz a výše uvedeným elektronickým regulátorem. Pro urychlení vývoje a výroby bylo rozhodnuto o výrobě lokomotiv vycházejících z úspěšné řady 742. Výrobou deseti lokomotiv řady 743 byla zakončena dodávka téměř pěti set strojů řady 742 pro ČSD.

Co je od řady 742 odlišuje? Nejmarkantnějším rozdílem je zabudování EDB o výkonu 1 040 kW, která na „zubačce“ s jejími dlouhými velkými spády znamená velkou úsporu litinových špalíků. U lokomotiv pro ČSD



Lokomotivy řady 743 se zabydly i na blatenských lokálkách.

Foto: Michal Roh ml.

stavu. Spalovací motor má snížené volnoběžné otáčky z 500 na 400/min. a předeřev. Lokomotivy mají režim manipulačního pojezdu z baterií, jsou osazeny analogovým rychloměrem,

motory TE 015C. Dvojkolí jsou vypružena dvojicí šroubových pružin a tlumena dvojicí paralelně řazených tlumičů. Hlavní rám je celosvařovaný s hlavními podélníky, čelníky a nosnými příčkami. Ve střední části je naftová nádrž s akumulátorovými bateriemi a hlavní vzduchojemy. V kabině strojvedoucího jsou diagonálně instalovány dva ovládací pulty s devítistupňovými kontroléry pro ovládání jízdních stupňů a EDB. V delší přední kapotě je uloženo motorgenerátorové soustrojí složené z naftového motoru K 6 S 230 DR, nastaveného na výkon 800 kW a přímo spojeného s trakčním dynamem TD 805. Z volné strany mo-

toru jsou přes převodovku poháněny ventilátory a kompresor, přes klínové řemeny pak pomocné dynamo sloužící jako zdroj pro elektromotory ventilátorů chlazení trakčních motorů. Chlazení motoru je dvouokruhové. Dále je v přední kapotě kompresor K 3 LOK 3 s mezichladičem. V prostoru před kabinou je budící a nabíjecí dynamo a tlumič výfuku. V kratší zadní kapotě je elektrický rozvaděč a odporník EDB včetně ventilační jednotky. Pneumatická brzda je soustava DAKO LTR s elektrickým brzděčem DAKO BSE s ovladači DAKO OBE1, přímočinnou brzdou řídí brzděč DAKO BPE.

Řada 743 se stala vzorem pro mnoho modernizací starších lokomotiv, např. dosazení manipulačního pojezdu u lokomotiv řad 742, 751, 753, 754, předeřev vodních okruhů, pneumaticky vypínatelné spojky pro pohon kompresoru, atd. Provozně se lokomotivy osvědčily, díky nim se ověřilo, že adhezní provoz na „zubačce“ je možný i za nepříznivých povětrnostních podmínek. Lokomotivy prokázaly svoji spolehlivost a osvědčila se i řada vylepšení oproti řadě 742. Při vzniku ČD Cargo všechny lokomotivy této řady přešly do nákladní dopravy. Nákladních přeprav na Liberecku ovšem není tolik, aby zde bylo zapotřebí všech 10 lokomotiv. Nyní zde jezdí pouze 4 lokomotivy, zbývající jezdí na jihu Čech v PJ České Budějovice.

Petr Říha



„Elektronik“ 743.010 na své mateřské trati z Tanvaldu do Kořenova

Foto: Jiří Střecha

742, oproti původní sérii byla **vybavena elektronickým regulátorem výkonu** určeným do lokomotiv D12E pro Vietnamské železnice. Elektronický regulátor soustředil veškeré řídicí funkce lokomotivy, zajišťoval optimální nastavení a zatěžování naftového motoru a zlepšoval adhezní vlastnosti stroje.

byl poprvé montován i regulátor jízdy a brzdý spolu s EDB. EDB je nadřazena průběžné brzdě, ale rychlobrzda a přímočinná brzda jsou z důvodu bezpečnosti nadřazeny EDB. Z výroby lokomotivy dostaly elektronický regulátor, který později dostávaly i lokomotivy řady 742 formou změny schváleného

který je určen pro nízké rychlosti. Ruční brzda působí na všechna dvojkolí.

Lokomotiva řady 743 je čtyřnápravová, kapotová lokomotiva s postranními ochozy a jednou kabinou strojvedoucího. Základním rysem řady 743 je unifikace s vývojově předcházející řadou 742. Jak již bylo zmíněno výše, na lokomotivě je mnoho nových prvků oproti řadě 742. Jedná se o změny vyvolané použitím EDB (odporníky s ventilační jednotkou, zvětšený elektrický rozvaděč, akumulátorové baterie v naftové nádrži, pohon ventilátorů chlazení trakčních motorů elektromotory), snahou o zlepšení funkčnosti lokomotivy (zásuvky mnohočleného řízení, přechodové můstky či přemístění písečníků na podvozky), snahou o úsporu energie (ventilátory chlazení trakčních motorů s vyšší účinností a nižší hlučností), zvýšením spolehlivosti a zjednodušením montáže a údržby. Pojezd tvoří dva dvounápravové podvozky. Rám podvozku je svařovaný, k němu jsou připevněna kyvná ramena osazená trakčními tlapovými



Stanoviště strojvedoucího lokomotivy řady 743

Foto: Petr Říha



Lokomotivy 743.002 a 007 v neobvyklých nátěrech čekají 8. ledna 2015 v Liberci na svůj výkon.

Foto: Michal Roh ml.

Základní technické údaje řady 743

Výrobce	ČKD Praha
Rok výroby	1987 – 1988
Vyrobena ks	10
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'
Přenos výkonu	elektrický
Délka přes nárazníky	13 600 mm
Služební hmotnost	66 t
Regulace výkonu	elektronickým regulátorem
Typ spalovacího motoru	K 6 S 230 DR
Provozní výkon	800 kW
Typ trakčních motorů	TE 015 E
Trvalá tažná síla	123 kN
Maximální tažná síla	198 kN
Trvalá rychlost	22,8 km/hod
Maximální rychlost	90 km/h

Zájmy a záliby zaměstnanců ČD Cargo (13.)

Vlakem z Hradce do Lhoty

Další díl o zájmech a zálibách našich zaměstnanců nás zavede do Hradce Králové, za strojvedoucím ČD Cargo, panem Lukášem Novákem z provozní jednotky Česká Třebová. Jeden z pokojů jeho panelákového bytu ukrývá velké modelové kolejiště ve velikosti TT, na kterém panuje cílý ruch.

► Co Vás přivedlo k modelaření?

S železničním modelářstvím jsem začal už jako dítě. Do stavby kolejiště se pustil můj děda a pokračoval v ní poté můj strýc, který byl mimochodem také strojvedoucí. Kolejiště jsme tehdy měli v Meziměstí, ale nikdy nebylo krajinářsky kompletně dokončené. Jeho revitalizaci, řečeno dnešní terminologií, jsem zahájil v roce 1998, ale později mne ježdění dokola přestalo bavit a chtěl jsem

také lépe vymodelovat krajinu a stavby. Nové kolejiště jsem začal stavět v říjnu 2012. Chtěl jsem na něm co nejvíce napodobit skutečný provoz, proto se nejdá o klasický ovál, ale o několik na sebe navazujících modulů. V červnu 2015 jsem se přestěhoval do Hradce Králové a rozhodl jsem se pro likvidaci starých a stavbu nových modulů. Potom, když jsme se stěhovali do vlastního bydlení a samozřejmě i díky pochopení mojí manželky, se v novém bytě počítalo i s místností pro modelové kolejiště. Když to shrnu, se železničním modelářstvím jsem se začal seznamovat v devíti letech. Takže letos mám 20leté jubileum a stále mne to baví.

► Popsal byste nám Vaše nejnovější kolejiště a provoz na něm?

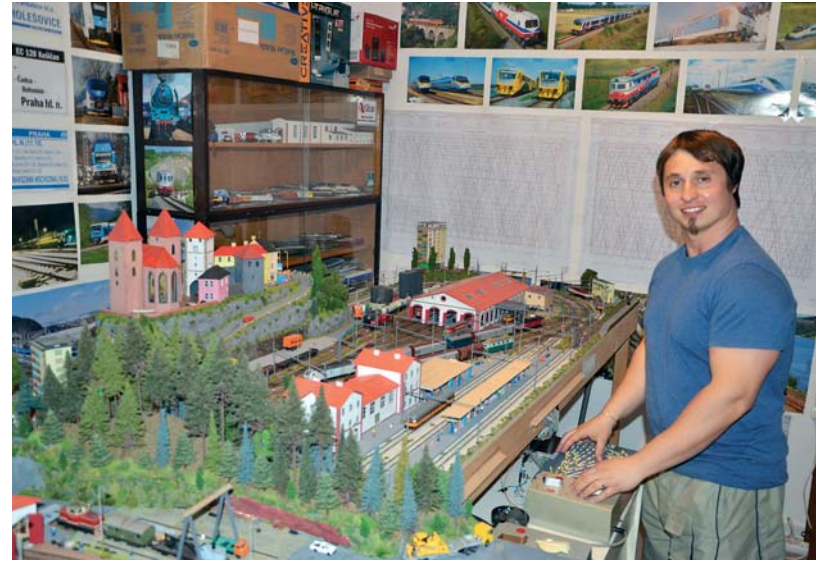
U truhláře jsem si nechal zhotovit ně-

kolik dřevěných rámců, na kterých je kolejiště umístěno. Z předcházejícího kolejiště jsem využil stavby, stromy a někdy i kusy krajiny. Koleje jsem však stejně jako výhybky a přestavníky, koupil nové. Mám zde tři stanice – Hradec, Lhotu a Kostelec, velké depo, několik vleček. Je zde okolo 35 metrů kolejí a asi 40 výhybek. Kolejiště je analogové, s izolovanými úseky a návštěvními. Každá stanice má svůj ovládací pult, a tak můžu čas od času pozvat kamarády a jezdit společně.

Jsem zastáncem názoru, že modelové kolejiště by alespoň částečně mělo znázorňovat skutečný provoz. Nejsem proto příznivce vlakodromů, kde se sice prohání více vlaků, ale bez nějakého většího smyslu nebo logiky. Jako strojvedoucí jezdím velice často na posunu nebo s manipulačními vlaky a protože mne posun baví, zaměřuji se na něj i na modelovém kolejišti. Mým posledním přírůstkem je proto modul s vlečkou, kde se pomyslně stáčí pohonné hmoty a u rampy se vykládá různé zboží. Zaměstnanec sem vozí motorový vůz. Protože imituji skutečný provoz, vozím kámen z lomu, minerálky ze stáčírny, pohonné hmoty do skladů, kontejnery na překladiště apod. Své místo má však na kolejišti samozřejmě i osobní doprava.

► Proč právě velikost TT?

Už moje první kolejiště bylo v této velikosti, tak abych mohl využívat některé komponenty, u této velikosti jsem zůstal. Měřítko 1:120 navíc považuji za



Lukáš Novák u svého kolejiště

rozumný kompromis, který umožňuje na kolejišti realizovat řadu detailů a modely zároveň nezabírají tolik místa. Mám přibližně 60 lokomotiv, vozy ani nepočítám. Není možné mít vše na kolejišti, proto je je důležitý i úložný prostor.

► Jaké detaily můžeme vidět na Vašem kolejišti?

Detailů mám na kolejišti opravdu mnoho a stále přidávám další. Velkou práci mi dal například interiér kostela s křížovou klenbou a oltářem. Za zmínku stojí i archeologický výzkum probíhající na hradě, letní dětský tábor nebo třeba tajemná podzemní továrna. Na kolejiště jsem umístil i stáčírnu minerálních vod, a když trochu nadzvedneme její střechu, uvidíme pás, po kterém jezdí bedničky s láhvemi. Samozřejmě ve stáčírně se pracuje i v noci, proto musí být vše patřičně osvětlené.

► Jaké máte plány do budoucna?

Kolejiště asi nebude nikdy hotové, vždycky je na něm co zlepšovat a doplňovat. Časem určitě přibudou další detaily, chtěl bych trochu doplnit porost okolo tratě atd. Určitě se na mém kolejišti objeví i další modely. Železniční modelářství v posledních letech prošlo bouřlivým vývojem. Digitálně ovládané modely dnes umí téměř vše. I když chci zůstat u „analogu“, možná budu muset na kolejišti udělat i nějaké technické úpravy.

Popřejme Lukášovi spoustu modelových kilometrů bez nehod a ať ho práce na modelovém kolejišti a samozřejmě i u ČD Cargo baví i nadále. A pokud si chcete prohlédnout více fotografií z jeho kolejiště, podívejte se na facebookový profil „Železniční svět z Hradce Králové“.

Text a foto: Michal Roh



Lokomotiva řady 742 ČD Cargo právě provádí obsluhu vlečky stáčírny minerálních vod.

Budoucnost je na železnici

Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ, jehož významným členem je i ČD Cargo, ve spolupráci se Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) a Vyšší odbornou školou a Střední školou technickou Česká Třebová (VDA), uspořádaly na konci dubna zajímavou interaktivní akci, jejímž hlavním cílem bylo seznámit žáky, studenty a širokou veřejnost s životem na české železnici v 21. století a rovněž vzbudit u mládeže zájem o budoucí povolání spojené s železniční dopravou a provozem. Název akce byl proto víc než symbolický: „Budoucnost je na železnici“.

Páteční část akce byla určena především pro žáky základních škol a studenty středních škol z České Třebové a okolí. Pořadatelé velmi vhodně zvolili 4 prohlídková stanoviště: školu, profesní stánky dopravců, hasičskou tech-

niku a železniční techniku včetně lokomotiv. Českotřebovská střední škola, která v minulosti vychovala nejednoho železničáře, se nyní snaží navázat na historii dopravních železničních oborů znovuotevřením maturitního oboru. Návštěvníci se zde dozvěděli informace o škole, studijních oborech a o uplatnění jejích absolventů. V prostorách školy si pak mohli vyzkoušet jízdu na simulátoru lokomotivy, prohlédnout si modelovou železnici nebo postavit vlahovou cestu v dopravním sále. Samozřejmě největší zájem byl o lokomotivní simulátor.

Druhé stanoviště se nacházelo v proluce mezi budovou vlakového nádraží a poštou, kde byly připraveny profesní stánky vystavovatelů. Naše společnost zde měla nový stánek ve firemních barvách, který již vizuálně přitahoval mnohé účastníky akce. Ti měli možnost zúčastnit se kvízu na téma „ČD Cargo –

významný zaměstnavatel na železnici“. Pokud správně odpověděli na otázky, odnášeli si upomínkový předmět s logem naší společnosti. O tento kvíz byl velký zájem nejen z řad studentů, ale taky z řad současných a bývalých zaměstnanců ČD a ČD Cargo. „Jako bývalý „fíra“ jsem ráno se svým vnukem vyrazil na akci, která nás oba velmi zaujala. Krásný stánek v barvách ČD Cargo se nedal přehlédnout, tak jsem se šel zepat, jak se firmě daří a byl jsem mile překvapen,“ říká Karel H., dnes strojvedoucí v důchodu a doplňuje: „Zástupci ČD Cargo mne pozvali si zasoutěžit. No a vidíte, za správnou odpověď jsem dostal toto krásné pexeso. Vnuk má radost a já taky. Tak snad bude po mně a jednou bude řídit tak úžasné lokomotivy, jaké máte zde vystavené.“

Třetí stanoviště se nacházelo na 3. nástupišti železniční stanice v České Třebové. Žáky základních škol z okolí České Třebové organizátoři svezli zvláštním vlakem přímo na nástupiště, kde probíhala po oba dny výstava jak lokomotiv, tak různých železničních pracovních strojů. ČD Cargo zde vystavovalo svůj klenot v podobě lokomotivy Vectron 383.006 od výrobce Siemens AG. Tato nejmodernější lokomotiva oprávněně vzbuzovala zájem naprosté většiny účastníků akce. Po oba dny byla doslova obsypána především mládeží, která hltala každé slovo strojvedoucí Františka Faista, Ludvíka Koutného a Petra Janečka. Na otázku jak se mu líbila lokomotiva Vectron,



Profesní stánek ČD Cargo je připraven přivítat první návštěvníky.

odpověděl jeden z návštěvníků Jan H. takto: „Popravdě řečeno jsem nadšen. Tato lokomotiva je doslova prošípaná elektronikou, elektronické systémy zefektivňují jízdu, mají zásadní vliv na bezpečnost provozu a obsluhu samotnou. Jsem mile překvapen, na jak vysokou úroveň se dnes dostalo řízení hnacích vozidel. A tak trochu těm „profikům-fírům“ z ČD Cargo závidím řízení takového stroje. Rozhodně sem pošlu svého bratra, který uvažuje o práci strojvedoucího, to prostě musí vidět.“

Čtvrté stanoviště bylo plně v režii hasičů Hasičského záchranného sboru SŽDC Česká Třebová, kteří na parkovišti před poštou předváděli svojí unikátní záchrannou a vyprošťovací techniku.

Závěrem je třeba říci, že významně na této akci bylo také spojení firem podnikajících na železnici (ČD Cargo, Metrans Rail a LokoTrain), kteří dokázali vzorně spolupracovat, ať už na

přípravě celé akce, tak i v samotném průběhu, byť jsou ve své profesi často konkurenty. Kromě školáků a ostatních návštěvníků, se akce zúčastnila také řada významných hostů a představitelů města. Pořadatelé tak mohli přivítat například hejtmana Pardubického kraje pana Martina Netolického, starostku České Třebové paní Magdalenu Peterkovou, výkonného ředitele Žesnad.cz pana Oldřicha Sládka a další významné hosty.

Pořadatelé akce byli nadšeni ze zájmu i účasti z řad žáků, studentů i veřejnosti. Organizátoři již sprádně plány, jak něco podobného uskutečnit i v dalších regionech. Na Moravě i v Čechách jsou města, kde má železnice silné historické kořeny a kde by podobná akce měla srovnatelný úspěch. My, ČD Cargo, do toho půjdeme znovu!!

Text: Petr Tobiaš
Foto: Tomáš Jelínek



Vectron ČD Cargo ve společnosti další moderní kolejové techniky u nástupiště stanice Česká Třebová
Foto: ŽESNAD.CZ

Přepravy betonových dílců do papírny Olšany

Od počátku března probíhají přepravy různých betonových dílců do stanice Ruda nad Moravou. Díly jsou určeny pro OP papírnu v Olšanech na Šumpersku, konkrétně na stavbu haly pro novou výrobní linku na výrobu nízkogramážových tenkých tiskových papírů. Firma, která je od roku 1997 součástí rakouské skupiny Delfort, v současné době vyrábí 70 000 tun tenkých tiskových a cigaretových papírů ročně, z čehož zhruba 95 % vyváží.

Pro rozšíření výroby je od jara letošního roku budována nová hala sesta-

vovaná z betonových prefabrikátů dodávaných německou firmou Max Bögl z bavorského Sengenthalu. V hale bude instalován nový papírenský stroj a hodnota celé investice dosáhne zhruba 3,8 miliardy korun. Nový papírenský stroj bude samozřejmě vybaven nejmodernější technologií a umožní navýšit objemy výroby o 100 tisíc tun ročně, tedy na více než dvojnásobek současného výkonu. Nový stroj by měl zahájit výrobu v roce 2020.

Přepravy jsou realizovány ze stanice Neumarkt (Oberpfalz), která leží nedaleko českých hranic, asi třicet kilometrů od Norimberka. V nedaleké

obci Sengenthal sídlí již zmíněná firma Max Bögl. Ta je u nás známá – bohužel asi trochu nespravedlivě – především ve spojitosti s tragickým pádem nadjezdu ve Studénce 8. srpna 2008. Ve skutečnosti se ovšem jedná o významnou německou firmu, která je dodavatelem velkých dopravních, průmyslových a komerčních staveb po celé Evropě i na dalších kontinentech, mimo Německa například v Chorvatsku, Rumunsku nebo Spojených Arabských Emirátech. Firma byla založena v roce 1929, dnes zaměstnává 6 500 lidí všech možných profesí a v roce 2017 vykázala obrát 1,7 miliardy EUR;



Překládka betonových dílců v Rudě nad Moravou

Foto: Lukáš Soukup



6. dubna 2019 byl u Nové Vsi u Kolína zachycen jeden z vlaků vezoucích komponenty na stavbu nové haly OP papírny.

Foto: Jörg Flecks

určitou zajímavostí je, že dosud zůstává v držení rodiny Böglů. Zhruba v týdenní frekvenci jsou z Neumarktu vypravovány ucelené vlaky sestavené z různých typů plošinových a nízkostěnných vozů DB, ložených všemi typy betonových prefabrikovaných dílců pro stavbu papírenské haly.

Vlaky jsou trasovány přes Cheb do Zábřehu na Moravě, odkud jsou pak zásilky přistavovány do vykládací stanice Ruda nad Moravou. Z té jsou pak stavební komponenty přepravovány po silnici na místo stavby. Stanice Ruda nad Moravou, ležící na trati Bludov – Hanušovice, je pro obsluhu papírny využívána z toho důvodu, že závod je sice vybaven vlečkou, ale ta přiléhá ke skladu s rampou, a pro překládku objemných betonových dílců není využitelná. Prázdné vozy, naložené použitými nakládacími pomůckami, jsou

pak odesílány zpět do Německa přes hraniční přechod Česká Kubice. Obchodně přepravy zajišťuje dceřiná společnost CD Cargo Germany GmbH.

OP papírna využívá železnici jen pro návozy buničiny a hydroxidu sodného, které jsou důležitými surovinami pro výrobu zdejšího papíru. Buničina je do stanice Ruda nad Moravou dopravována vozovými zásilkami z celé Evropy, především západní. Hydroxid sodný je dovážen z českých a částečně i zahraničních chemiček. Pro nakládku papírenské produkce železnice využívána není, ovšem určitou zajímavostí je, že ve stanici Ruda nad Moravou jsou několikrát ročně naloženy železniční vozy papírovými výrobky z Papírny Aloisov z nedalekých Hostic. Ty jsou určeny pro řecké zákazníky.

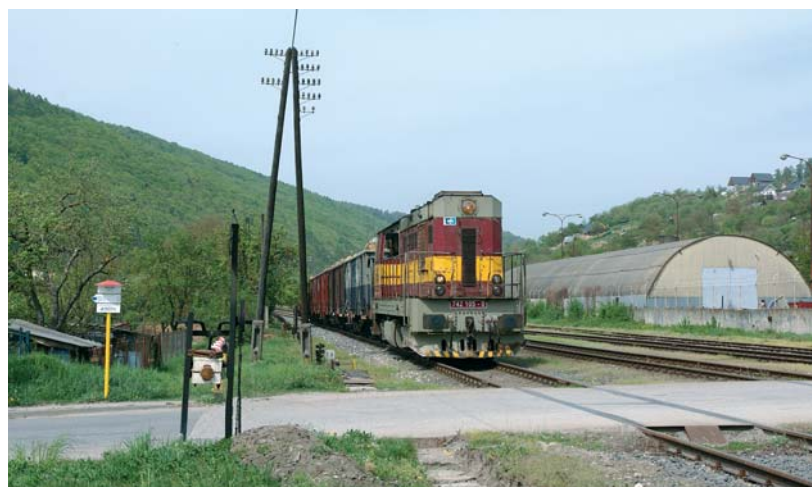
Text: Martin Boháč

Dřevo přes Vlárský průsmyk

Když po roce 1989 nastal výrazný pokles železniční nákladní dopravy, bylo téměř jasné, že časem osíří mimo jiné i známá Vlárská dráha.

Poslední pomyslný hřebíček do její rakve zatlouklo rozdělení tehdy Československé federace k datu 31. prosince 1992. Železnice přes Vlárský průsmyk se stala pro nákladní dopravu zbytečnou a nutno dodat, že ani osobní doprava neměla růžovou budoucnost. Stejný osud potkal i sousední dráhu přes Myjavu, která do té doby byla k Vlárské dráze „konkurenční“ spojnici Čech a Slovenska a díky příznivějším sklo-

novým poměrům byla hojněji využívána nákladními vlaky. Postupný pokles frekvence cestujících na „vláře“ a redukce nejen klasických souprav, ale časem i samotných spojů i v podobě motorových vozů, vygradovala v nedávné době zrušením železniční osobní dopravy mezi Vlárským průsmykem a pohraniční přechodovou stanicí Horné Srnie. Letošní GVD již neobsahuje ani osobní vlaky mezi Bylnicí a železniční stanicí ve Vlárském Průsmyku, výjimkou je pouze spoj soukromého dopravce Arriva, který tudy poslední dobou nabízí spojení ve směru do Trenčína a Nitry.



Pn 44701 se strojem 742.105 ve stanici Horné Srnie krátce po příjezdu ze směru od Vlárského průsmyku



Po převzetí vlaku slovenským dopravcem sledujeme spoj Pn 44701 v údolí říčky Vlárky.

Nicméně dopravce ČD Cargo zdejší oblast zcela neopustil. Poměrně pravidelně (3x týdně) se sjíždějí manipulační vlaky od Valašského Meziříčí a Veselí nad Moravou ve stanici Bylnice, kde se nachází firma Kloboucká lesní s.r.o., jenž je ve zdejší oblasti největším zákazníkem ČD Cargo. Jednotlivé vozové zásilky dřeva se nakládají i přímo v železniční stanici Vlárský průsmyk. Určitou novinkou loňského GVD je ve-

dení vlaku Pn 44701 z Veselí nad Moravou do Bylnice, resp. Vlárského průsmyku. Ve své podstatě se jedná o klasický manipulační vlak, který nově zajíždí přes státní hranici až do slovenské pohraniční přechodové stanice Horné Srnie. Tento spoj bývá relativně pravidelně využíván na přepravu jednotlivých vozových zásilek z vlárské dráhy, převážně jde o komoditu dřevo s místem určení Lisková. Ve stanici

Horné Srnie si vlak přebírá dopravce Železničná spoločnosť Cargo Slovakia (pracoviště Trenčianska Teplá).

Ve své podstatě se jedná o jediné oživení nákladní dopravy mezi dvěma státy od roku 1989, které je určitým důkazem toho, že i v dnešní době může nákladní doprava svým zákazníkům nabídnout zajímavou alternativu přepravy jednotlivých vozových zásilek.

Text a foto: Antonín Němeček

Středočeský železniční den

V sobotu 27. dubna národní dopravce České dráhy opět po roce zorganizoval Středočeský železniční den. Ten se tentokrát uskutečnil na nádraží v Kralupech nad Vltavou. Ve spolupráci s dalšími dopravci, organizacemi ROPID a IDSK, ale i s ČD Cargo a městem Kralupy nad Vltavou či zámek Nelahozeves připravil bohatý doprovodný program nejen na nádraží. Na akci, která se konala od 9 do 18 hodin, přišlo více než 8 tisíc obdivovatelů železnice.

V rámci akce se účastníci mohli pozvat moderními vlakovými jednotkami či historickými motorovými vlaky v širokém okolí Kralup nad Vltavou. I když parní vlaky z důvodu dlouhodobého sucha bohužel nevyjely z dep, všichni se rádi svezli historickým

„Hurvínkem“ do Nelahozevsi, kde se mohli za zvýhodněné vstupné podívat do zámku.

Jednotka InterPanter a vlaky vedené historickou lokomotivou „bobina“ jezdily na vybraných pravidelných spojích mezi Prahou a Kralupy nad Vltavou, historický motorák „kredenc“ zajišťoval spojení s Velvary a motorový vůz řady 810 odvázel zájemce do hasičské stanice SŽDC v Kralupech nad Vltavou. Motorovou jednotkou RegioShark bylo možné z Kralup dojet až na Řípskou pouť v Krabčicích (zastávka Ctiněves) a navštívit třeba i Podřípský rodný pivovar.

Po Kralupech a okolí jezdily na speciálních linkách historické autobusy. Karosa ŠD 11 bez problémů zvládla nápor na okružní lince po městě. Ikarus 280.10 modrý příměstský, tzv. „har-



Strojvedoucí Lukáš z PJ Praha na stanovišti naší retro „hrbaté“

monika“ kroužil v trase Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves – Veltrusy – Kralupy nad Vltavou a Škoda 706 RTO si svoji trasu zkřížila s Cyklohráčkem na trase Kralupy nad Vltavou – Tursko – Holubice – Svrkyň – Velké Přílepy – Noutonice (přestup na Cyklohráček) a zpět. Mnoho zájemců se vydalo na komentovanou prohlídku knihovny a archivu Českých drah, na prohlídku stanice Hasičského záchranného sboru SŽDC a sledovalo vystoupení žáků ZUŠ z Kralup nad Vltavou.

I když kousek od stánku ČD Cargo byl speciální dětský vůz „Vláček Hráček“, který byl plný hraček a další zábavy, byli jsme ve stálém obležení. U našeho stánku děti soutěžily s rebusy, hledaly rozdíl mezi obrázky a s velkou radostí si odnášely balonky, pištálky,

štítky na sešity, reflexní mašinky nebo oblíbené skládačky Vectronů. Dospělí získali poznámkové bločky a propisky a bitka nastala o časopis Cargovák. „Hrbatou“ 130-027 ve slušivém retro oblečku dovezl náš strojvedoucí Lukáš, který na stanovišti odpovídal i na zvládnuté otázky.

Dovolím si touto cestou ještě jednou poděkovat kolegyni Lence a kolegům z PJ Praha – pracoviště Kralupy nad Vltavou – Šárce a „klukům“ od posunu – Jardovi, Zdeňkovi, Petrovi a Láďovi a samosebou, že i strojvedoucímu Lukášovi, kteří svou pomocí přispěli k další zdárné akci propagující naši společnost.

Text: Věra Drncová
Foto: Archiv ČD Cargo



O propagační předměty ČD Cargo byl opět velký zájem.

TRANSRUSSIA 2019

Hlavní město Ruska, Moskva, již tradičně hostila vystavovatele z oboru dopravy, spedice a logistiky. Veletrhu TRANSRUSSIA 2019, který se konal ve dnech 15. – 17. dubna 2019 na výstavišti Crocus Expo se zúčastnilo 398 vystavovatelů z 28 zemí.

Po roční odmlce mezi nimi nechybělo ani ČD Cargo a jeho dceřiné společnosti. Právě ty mají v oblasti přeprav z/na východ co nabídnout a naše na-

již bylo řečeno i naše 100% dceřiné společnosti ČD Cargo Logistics a CD Cargo Poland. Obchodní manažeři na stánku nabízeli přepravy v produktovém vlaku MalaTrain a také zajištění přeprav z/do Číny. Velmi zajímavá je i nabídka na přepravu zboží přes kaliningradská překladiště, do kterých mohou po normálním rozchodu zajíždět i lokomotivy CD Cargo Poland. Naši polští kolegové prezentovali v Moskvě také schopnost zajistit vlakové spojení

ČD Cargo použití této technologie na 2. dopravně obchodní konferenci RŽD, která se konala v Kaliningradě.

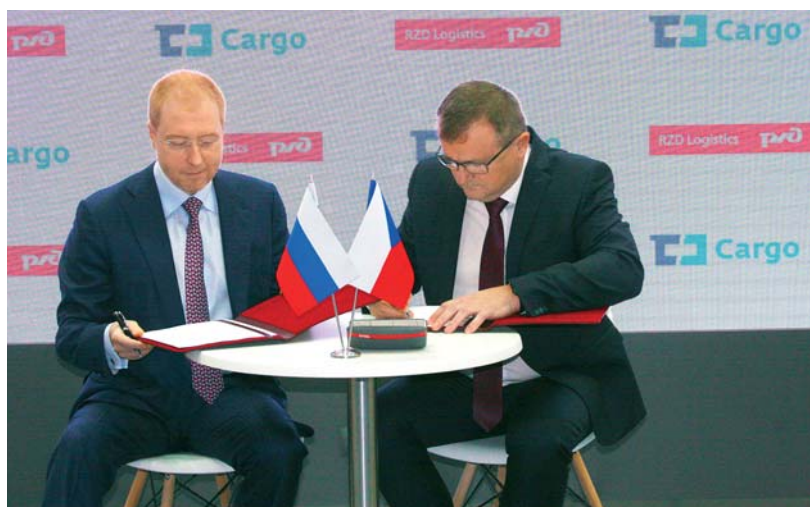
Své zákazníky si jistě najde projekt připravovaný „dceřinkou“ ČD Cargo Logistics na přepravu sběrného zboží z Vietnamu a Číny do České republiky, případně dále do Evropy. Na stánku proběhla celá řada obchodních jednání, další se pak uskutečnily v expozicích spolupracujících firem. Za velmi významný krok lze považovat podpis memoranda mezi ČD Cargo zastoupeným členem představenstva panem Bohumilem Rampulou a společností RŽD Logistics zastoupenou generálním ředitelem panem Viacheslavem Valentikem. Smluvní strany se v memorandu dohodly, že budou spolupra-

covat na vývoji mezinárodních dopravních produktů, včetně oblasti přepravy kontejnerů, a také chtějí uspořádat společný marketingový výzkum železniční nákladní dopravy.

15. dubna vystoupila na veletrhu v panelové diskusi naše specialistka na východní přepravy Liliana Krutonog. Ta mimo jiné zhodnotila již realizované přepravy a vyzdvihla význam přeprav po Nové hedvábné stezce.

Účast na veletrhu lze hodnotit jednoznačně pozitivně. A ačkoliv na to naši politici nemají jasný názor, Čína i Rusko pro nás představují dopravně významné partnery. A pokud chceme uspět v konkurenci, která v přepravách z/na východ panuje, musí o nás být slyšet. Veletrh TRANSRUSSIA je výbornou platformou, jak tento záměr naplnit.

Michal Roh
autor děkuje za spolupráci
Klára Lachmanová
Foto: Klára Lachmanová



Podpis memoranda mezi ČD Cargo a RŽD Logistics

bídka tak oslovila řadu potenciálních klientů. Pro komplexní zhodnocení veletrhu dodejme, že na výstaviště zavítalo téměř 19 tisíc návštěvníků.

Stánek ČD Cargo byl v letošním roce společný s dopravcem ZSSK Cargo a spediční firmou Budamar. Představilo se na něm nejen ČD Cargo, ale jak

do Litvy a další možnosti především v intermodálních přepravách. Rádi bychom, aby se i v přepravách z/na východ prosadila technologie Inno-freight, v jejímž používání je ČD Cargo skutečným lídrem. V této souvislosti můžeme uvést, že mimo veletrh, v úterý 23. dubna 2019 prezentovalo



Na stánku ČD Cargo bylo velmi rušno.

Ze zahraničí

SLOVENSKO

Všech 10 Vectronů bylo dodáno

Dodáním posledních tří Vectronů se 27. března 2019 uzavřela dodávka deseti vícesystémových lokomotiv, čímž byla splněna jedna z podmínek smlouvy dopravce ZSSK Cargo s leasingovou společností S-Rail Lease o jejich pronájmu. Všech deset lokomotiv je nasazeno do plného provozu a setkat se s nimi je možné například na rudných vlacích z Čiernej nad Tisou do bratislavského přístavu. Pravidelně zajíždějí také do Polska, do přístavu Gdaňsk.

Generální opravy lokomotiv řady 363

Dopravce ZSSK Cargo má v současnosti ve stavu 23 lokomotiv řady 363. Od roku 2013 prošlo kompletní rekonstrukcí 15 těchto strojů. Obnova se provádí v RD Bratislava Východné v počtu 3 – 4 lokomotiv za rok, podle kapacitních možností. Základem je výměna zastaralého řídicího systému EDYN za mikroprocesorový systém MIREL RS363 a výměna trakční výzbroje za měničové nové generace. Úpravy také umožňují vícečlenné řízení.

ŠVÝCARSKO

Úspěch demonstračního vlaku SBB

Švýcarské spolkové dráhy SBB provedly první vyhodnocení předváděcího modelu 5L, neboli inovativního nákladního vlaku vybaveného různými novými technologiemi. Vlak sestávající z 16 vozů je od června minulého roku ve zkušebním provozu na švýcarské železniční síti a od té doby urazil asi 30 tisíc kilometrů. Projektová manažerka Jessica Amberg na blogu SBB uvedla, že je zatím spokojená: „Měření ukázala, že všechny komponenty dosáhly dobrých až velmi dobrých výsledků ve všech kombinacích. Demonstrační vlak 5L funguje prakticky bez problémů od června 2018.“

SBB Cargo testovalo funkce a vlastnosti celkem šesti komponent navržených různými výrobci: podvozek (ELH, WBN, Tatra, Greenbrier), automatické spřáhlo (Voith, Faiveley), dvojkolí (Bochumer Verein, Lucchini, Bonatrans), kotoučové brzdy (Knorr, Faiveley, Dako) a inteligenci (Bosch, PJ Messtechnik Graz, brzdový systém KES Keschwari). Zkušební provoz trvá celkem čtyři roky, s počtem ujetých kilometrů 100 000/rok.

Zavedení samočinného spřáhla

Vlaky SBB Cargo začaly tento měsíc fungovat s automatickým spřáhlem. Podle dopravce je to první krok v automatizaci poslední míle železniční přepravy. V uplynulém roce 2018 společnost vybavila spřáhly 100 nákladních vozů a 25 lokomotiv pro kombinovanou vnitrostátní přepravu.

Zuzana Kovačová
Michal Roh

Středočeské úzkorozchodky na jaře opět ožily

S jarem je tu opět začátek sezóny nejen na hradech, zámcích a v muzeích, ale také na úzkorozchodných železnicích. Ve středních Čechách nejnajdeme „velké“ úzkorozchodné dráhy, jako například v Jindřichově Hradci, ale i ty dvě „úzké“, se kterými se dnes na stránkách Cargováku seznámíme, rozhodně stojí za svezení.

Iniciátorem výstavby úzkorozchodné dráhy v Kolíně byl Adolf Richter (1847-1924), vnuk rytíře Františka Xaveria Horského (1801-1977), zakladatele kolínského cukrovaru s rafinérií. Stavba řepařky o rozchodu 700 mm byla zahájena v roce 1893. Trať vedla z cukrovaru na břehu Labe přes Sendražice ke dvorům Františkov a Eleonora. Kon-

i dráhu prodat. Agencie však nemá zájem o cukrovar. Kampaň v roce 1921 je proto poslední a objekt je v roce 1925 zlikvidován. Dráha však zůstala v provozu dál, bylo na ní postaveno nové překladiště Agencie napojené normálněrozchodnou vlečkou na trať bývalé Rakouské severozápadní dráhy v Kolíně-Zálabí. Zajímavé jsou údaje o poválečných přepravních výkonech. Lokomotiva vezla až 35 vozů řepy a zpět do Jestřábí Lhoty i 14 vozů řízků. Kampaň v roce 1961 byla pro malodráhu, tehdy pod správou Kolínských cukrovarů, poslední. Přepravilo se po ní 14 000 tun řepy. Na dráze byly v provozu tři parní lokomotivy a několik lokomotiv benzinových.

Výletní vláčky jsou taženy buďto parní lokomotivou BS 80 nebo diesellovými lokomotivami – kalendář jízdy najdou zájemci o svezení na internetu.



Vzácný host na kolínské řepařce – 1. května 2019 se návštěvníci mohli svést osobními vlaky mimořádně taženými parní lokomotivou 99-3317 z lesní železnice v německém Bad Muskau.

Kolínská řepařská drážka

Cukrovarské, nebo chcete-li také řepařské dráhy, patřily neodmyslitelně k obrazu úrodného středočeského venkova. Kolín, Dymokury, Vlkava, Kopidlno, Dětenice – to jsou jen některé lokality, ve kterých byly v provozu úzkorozchodné dráhy na přepravu řepy a řízků. Do dnešních dnů se žádná z těchto drah nezachovala, ale spolek nadšenců, občanské sdružení Klub pro obnovu Kolínské řepařské dráhy, zahájil v roce 2005 obnovu kolínské řepařky. V Sendražicích vyrostla staniční

cem září 1895 byla trať dovedena až do Jestřábí Lhoty. V dubnu 1897 byla zkolaudována krátká odbočka k Ovčárům. Tím byla úzkorozchodná síť o délce 12,4 km dokončena. V kampani mohly být na trať vypraveny až tři vlakové soupravy najednou, každá po 12 – 15 vozech. Ke každé byl připojován osobní vůz pro průvodčího. K manipulaci s řepou sloužilo 9 nákladních. Kromě přepravy cukru vyjížděl ve svátečních a volných dnech na trať i vlak s osobním vozem, kterým Richter vozil hosty do svého honebního revíru.



Torzo objektu třídiče vytěžené suroviny ve skanzenu těžby a dopravy vápence v Českém krasu

budova, výtopna a v roce 2007 byl zahájen provoz na prvních 1,8 km dráhy o rozchodu 600 mm. Nyní trať vede ze Sendražic až do Býchor a je dlouhá 4,5 km.

Po vzniku agencí po roce 1918 (agencie = jakýsi rajón pro pěstování a zpracování řepy) nemohl kolínský cukrovar konkurovat nově vzniklé Čáslavské agencii a Richter chce továrnu



Celkový pohled na areál řepařky v Sendražicích

vybavením lomu a s horní stanicí lanovky spojeny podzemní úzkorozchodnou dráhou dlouhou 217 metrů. Pro pohon vozíků byly v Královopolské strojárně v Brně pořízeny dvě lokomotivy.

Největšího rozmachu dosáhla těžba vápence za 2. světové války. Lom byl v té době vybaven novými elektrickými a diesellovými bagry a benzinovými lo-

(TOvárná NA SOdu). Bohužel ložisko nejkvalitnějších vápenců začínalo být vyčerpané a lom vystřídal několik majitelů. Tím posledním byl národní podnik Československé státní silnice, který zde do roku 1963 těžil vápence jako materiál na opravu silnic.

Z výše uvedených rádků je zřejmé, že doprava vápence z lomu do místa zpracování, není jednoduchá a je při ní využívána řada dopravních prostředků. A právě s historií dopravy a těžby vápence nejen v Solvayových lomech, ale v celém Českém krasu, se můžete seznámit ve skanzenu, který se nachází nad Svätým Janem pod Skalou nedaleko obce Bubovice. Skanzen provozuje občanské sdružení Společnost Barbora, založené v roce 1993. Zahájení sezóny letos proběhlo 26. dubna a návštěvníci se při té příležitosti mohli svést po 1,8 km dlouhém úzkorozchodném okruhu celou řadou vláček, včetně například soupravy důlních vozíků. Zajímavá byla i ukázka práce lanového jeřábu. Kromě běžných prohlídek pořádá skanzen celou řadu specializovaných akcí – upozornit můžeme například na 16. setkání majitelů setrvačnic, které v areálu lomu proběhne 8. června.

Text a foto: Michal Roh



Úzkorozchodná dráha v Solvayových lomech měří 1,8 km.

S historií dráhy a okolím se zájemci mohou seznámit i na informačních tabulích naučné stezky.

Dráha v Solvayových lomech

Solvayovy lomy byly dlouhá léta dodavatelem kvalitního vápence pro chemickou výrobu. Lom byl založen pro potřeby továrny na sodu v Neštémicích, kde se soda vyráběla tzv. Solvayovou metodou. Lom i továrna proto měly stejného vlastníka – Rakouský spolek pro chemickou a metalurgickou výrobu amoniakální sody systém Solvay. V roce 1918 se začalo těžit v nízkém jednoetážovém lomu, vytěžený materiál byl nakládán do vozíků úzkorozchodné dráhy (600 mm) a tyto vozíky byly lidskou silou tlačeny k horní stanici lanové dráhy. Ta byla 1 580 metrů dlouhá a vedla do údolí k překladišti v Loděnici. Zde se vápence přeložil do železničních vozů, ve kterých putoval do Neštémic. Lanová dráha byla samotná, překonávala převýšení 126 metrů a za hodinu dokázala přepravit 38 tun suroviny. V roce 1926 byl otevřen nový stěnový lom, ve kterém se vápence přepravoval svážnou dráhou. Práce na vybudování nového, tzv. jižního lomu byly zahájeny v roce 1929 a nové oblasti těžby byly s původním

komotivami. Vybudována byla i nová třídiřna a drtička. Na třídiřně sloužil hrablový dopravník. Po znárodnění změnil podnik svůj název na TONASO

Foto měsíce



Nákladní doprava na trati z Trutnova do Královce není v současné době příliš silná. O to větší radost nám udělal snímek **Tomáše Ságnera**, který Mn 83340 s lokomotivou 742.080 zachytil na viaduktu v **Bernarticích** postaveném v letech 1866 – 1868. Klene se přes údolí říčky Ličné ve výšce 30 metrů. Pod ocelovým železničním mostem z plnostěnných nosníků vede další most, který je kamenný s plochými, segmentovými oblouky. Ten má ale pouze opěrný význam.