

Po návratu z dovolených se nyní můžete začít do prvního podzimního čísla interního magazínu Cargovák. Hned na titulní stránce naleznete zajímavý článek týkající se aktuální kondice naší společnosti. Důvodů k jeho uveřejnění je více. Jednak je již možné, dle pravidel kapitálového trhu, prezentovat pololetní výsledky a také v něm naleznete i odpověď na to, proč bylo vydáno opatření výkonného ředitele ČD Cargo týkající se úspor provozních nákladů. Snad ve všech jednotkách organizační struktury se po jeho vydání rozpoutaly vášnivé diskuze. Dokument se od někoho z loajálních zaměstnanců dostal i na veřejnost a Česká televize hned měla námět na reportáž. Ti z vás, kteří ji v Událostech sledovali, potvrdí, že to byla reportáž tak trochu o ničem. Snaha o senzaci tedy nevyšla. Ale protože otázek je stále hodně, v našem úvodním článku vám vše vysvětlí osoby nejpopulárnější – předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik a výkonný ředitel Tomáš Tóth.

Věřím, že i další články budou zajímavé. Rozběhl se projekt instalace měřáků elektrické energie, v letošním roce byla dokončena nová moderní hala na opravy nákladních vozů v SOKV Ústí nad Labem. V zářijovém čísle naleznete i první díl nového seriálu o středních školách, se kterými ČD Cargo spolupracuje. Třeba budou inspirací pro vás a vaše děti.

Příjemné čtení.

Michal Roh



Jak jsme avizovali, lokomotiva 742.711 je již ve zkušebním provozu na vlečce Českých přístavů v Mělníce. Lokalita jejího prvního nasazení nebyla vybrána náhodně. Jedním z úkolů v rámci zkoušek je ověření hlučnosti nové lokomotivy s ohledem na stížnosti mělnických občanů. Dodejme, že kontejnerové terminály společností Maersk a Rail Cargo Operator – CSKD patří k významným zákazníkům ČD Cargo.

Foto: Miloš Krátký

Výsledky 1. pololetí 2019 a co dál?

OBSAH

03

Nová opravárenská hala

V SOKV Ústí nad Labem byla v letošním roce dokončena nová plechová hala pro opravy nákladních vozů.



06

Nové technologie v přepravách dřeva

Na dřevo dnes nestačí přistavovat jen vysokostěnné vozy. Do popředí se dostávají nové přepravní technologie. Seznamte se s nimi.



Společnost ČD Cargo, největší dceřiná společnost Českých drah, která se zabývá nákladní železniční dopravou, realizovala za první pololetí roku 2019 zisk před zdaněním dle mezinárodních účetních standardů (IFRS) ve výši 481 mil. Kč. Do konsolidovaného výsledku skupiny ČD pak segment nákladní dopravy přispěl čistým ziskem po zdanění ve výši 270 mil. Kč. Za první pololetí letošního roku přepravila skupina ČD Cargo na vlastní licence celkem 33,4 mil. tun zboží a navýšila celkové provozní výnosy o 377 mil. Kč, tedy o 5,8 %.

„Za první pololetí pozitivně hodnotím rozvoj mezinárodních přeprav uhlí a dalších komodit ve spolupráci s našimi dceřinými společnostmi v zahraničí. Již nyní jsme schopni vlastními kapacitami uspokojit požadavky našich zákazníků v Polsku, Rakousku i na Slovensku a toto teritorium dále rozšiřujeme. Navyšují se také výkony kombinované dopravy ve spolupráci s našimi dceřinými intermodálními terminály, jejichž kapacity jsou dnes již téměř zaplněny a rostou i výnosy z logistiky a dalších doplňkových služeb k železniční nákladní dopravě.“ Konstatuje předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik.

Masivně investujeme

Rozvoj mezinárodních přeprav byl podpořen pokračujícími investicemi do modernizace parku lokomotiv a nákladních vozů. Ivan Bednárik k tomu dodává: „Bez parku interoperabilních lokomotiv bychom na evropském do-

pravním trhu neměli šanci uspět, proto jsme rozšířili flotilu našich Vectronů a brzy k nim přibudou také první lokomotivy Traxx MS3. Modernizaci si však zaslouží i naše zastaralé diesellové lokomotivy a nosné řady nákladních vozů. Pořídili jsme první „JUMBO“ cisterny pro přepravu pohonných hmot, navýšujeme počet vozů pro kombinovanou dopravu a přepravu v systému Innofreight. V červenci byly zahájeny dodávky nových vysokostěnných vozů řady Eanos. Pro všechny tyto investice máme okamžitě obchodní využití.“

Negativně přitom výsledky ČD Cargo v letošním roce ovlivňuje vyšší cena elektrické energie i nafty a situace na trhu práce, která se promítá do růstu reálných mezd. To spolu s vyššími náklady na pořízení a externí financování investic přispělo k mírnému meziročnímu poklesu zisku nákladního dopravce. „Modernizace parku železničních kolejových vozidel a udržení zaměstnanců v klíčových profesích je naší prioritou, musíme do nich však investovat s rozvahou.“

Pokračování na str. 2



Stavebniny jsou komoditou, kterou považujeme za dlouhodobě perspektivní.

Foto: Tomáš Ságner

Výsledky 1. pololetí 2019 a co dál?

Dokončení ze str. 1

Jaké bude 2. pololetí?

„Jednoznačně náročné“, odpovídá na otázku výkonný ředitel ČD Cargo, Tomáš Tóth a hned to také upřesňuje: „Již nyní zaznamenáváme v některých komoditách pokles přeprav v důsledku zpomalování ekonomického růstu v Evropě. Prozatím se nám tento pokles podařilo kompenzovat v jiných komoditách, ale situace na dopravním trhu se přirostuje a my musíme být připraveni kvalitou a cenou nabízených služeb konkurovat ostatním dopravcům v boji o přepravní objemy.“

O tom, že nás nečeká lehké období, jsme se zmiňovali v minulém čísle, nyní jsou informace stále konkrétnější. Prvním odvětvím, které by krize mohla postihnout, je hutnictví. Na trhu se stále více začínají objevovat dopady obchodní války mezi USA a Čínou, kdy Amerika uvalila 25% clo na veškeré dovozy ocelářských produktů. Firmy, zejména z Asie, které dříve vyvážely do

USA, hledají nové trhy a dnes své zboží exportují do Evropy. „Pro ČD Cargo to v budoucnu může znamenat výrazný pokles přepravy surovin pro výrobu železa a oceli. Na jednu vyrobenou tunu železa potřebujete zhruba dvě tuny surovin – železné rudy, vápence a koks. Sami si tak můžete udělat obrázek,“ dodává Ivan Bednárik. V prvním pololetí poklesla o 1,5 % meziročně i výroba osobních automobilů a tento pokles bohužel zatím nekončí. Provázanost metalurgie a automotive je zřejmá a zaznamenáváme tak negativní multiplikovaný efekt v expedicích plechů z železáren do automobilů a z nich pak následně nižší objemy přeprav hotových automobilů.

„S opatrností pozorujeme vývoj v hornictví, resp. energetice,“ navazuje na předsedu představenstva výkonný ředitel Tomáš Tóth, který situaci dále upřesňuje: „Letošní rok je ve znamení výrazně vyšších cen emisních povolenek a velkého předzásobení elektráren a tepeláren uhlím. Výsledkem je pak pokles objemů přeprav tzv. studeného hnědého



Velká pozornost musí být věnována profitabilitě jednotlivých vozových zásilek.

Foto: Tomáš Ságner

uhlí. Zatím co předzásobení je věc krátkodobá, růst ceny emisních povolenek pak věcí trvalou a je prvním signálem postupného útlumu výroby elektrické energie z neobnovitelných zdrojů.“

„Tím se dostáváme k tomu, proč bylo vydáno opatření č. 6/2019 výkonného

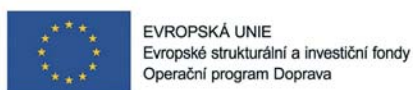
ředitele k úsporám provozních nákladů a investic ČD Cargo,“ pokračuje Tomáš Tóth a doplňuje: „Zatím se nám daří dobře, ale musíme být připraveni na případný pokles přepravních objemů spojený s výše uvedenými komoditami a optimalizovat všechny činnosti v pro-

vozní oblasti firmy s cílem efektivního využití našich stávajících vystavených kapacit (vozy, lokomotivy, personál). Opatření je směřováno v nákladové oblasti do zdrojů, které můžeme krátkodobě postrádat. Někdy tak nyní v oblastech, které by znamenaly trvalé nebo dlouhodobé omezení kapacit ČD Cargo. Sedím se všemi řediteli odborů a provozních jednotek a hledáme prostor pro optimalizaci. Dále investujeme do obnovy a udržitelnosti našich kolejových vozidel.

Již od května alarmujeme náš obchodní úsek, aby s mnohem větší aktivitou vyhledával nové obchodní příležitosti za komodity, v nichž lze predikovat pokles a v maximální možné míře se snažil uplatnit naše kapacity a to jak optikou dnešní, tak i budoucích let. Trh se nám vyvíjí a mění. Jak tedy dopadne druhé pololetí, máme plně v rukou všichni,“ uzavírá rozhovor Tomáš Tóth.

Petra Slováčková
Michal Roh

Měření spotřeby elektrické energie s finanční podporou z OPD



ČD Cargo využije pro vybavení 118 hnacích vozidel systémem pro měření spotřeby elektrické trakční energie finanční podporu z Operačního programu Doprava.

V České republice byl v lednu letošního roku zaveden tzv. hybridní model, podle kterého je spotřebovaná

trakční energie dopravcům účtována podle skutečných dopravních výkonů nebo dle naměřených hodnot spotřebované elektrické energie na hnacím vozidle. Započal tak přechod na systém rozúčtování spotřeby trakční elektrické energie (TEE) na základě její reálné spotřeby. Postupně bude upuštěno od systému rozúčto-

vání pomocí smluvních měrných spotřeb, který odebranou TEE dělí mezi dopravce podle dohodnutého klíče (cena elektrické energie* smluvní měrná spotřeba, resp. nově měřený odběr na lokomotivě * vozební výkon dopravce v daném období + příspěvek na úhradu elektrické energie spotřebované všemi dopravci mimo vozební výkony). Hybridní model v rozúčtování nově uvažuje i skutečně spotřebovanou elektrickou energii měřenou pomocí systému pro měření spotřeby trakční elektrické energie na lokomotivě.

Nutnou podmínkou pro přechod na způsob rozúčtování podle skutečné spotřeby TEE je tedy mimo jiné vybavení hnacích vozidel systémem pro měření trakční elektrické energie. ČD Cargo má v tuto chvíli takový systém instalován a aktivován na 170 hnacích vozidlech různých řad včetně nejnovějších interoperabilních lokomotiv. A na dalších 12 hnacích vozidlech je vybavení ve stádiu rozpracovanosti.

V souvislosti s naplněním nutné podmínky pro přechod na způsob rozúčtování podle skutečné spotřeby TEE byla také zahájena realizace projektu s názvem „Vybavení hnacích vozidel ČD Cargo, a.s., systémem měření spotřeby energie“. V rámci tohoto projektu ČD Cargo plánuje vybavit celkem 118 hnacích vozidel řad 111, 123, 130, 181, 182, 210 a 240. První lokomotiva určená pro vybavení měřicího systému byla zhotoviteli předána 2. září 2019, přičemž veškeré instalace budou dle smluvního harmonogramu dokončeny do konce roku 2020. Pro projekt ČD Cargo využije finanční podporu v rámci Operačního programu Doprava, kon-



První přistavenou lokomotivou do DPOV byl „šestikolák“ 181.084.

Foto: Archiv DPOV



Skříň elektroměru patří k nejvýznamnějším komponentům systému.

Foto: Archiv ČD Cargo

krétně výzvy č. 45 – Zajištění interoperability v železniční dopravě – systém měření spotřeby energie. Spolufinancování bylo schváleno na základě Ministerstvem dopravy vydaného schva-

lovacího protokolu 31. října 2018 a celková finanční podpora činí maximálně 50 % způsobných výdajů.

David Jelínek

Nová hala pro opravy nákladních vozů

Významnou stavební investicí ČD Cargo je v letošním roce výstavba nové ocelové haly v SOKV Ústí nad Labem. Hala je součástí pracoviště, ve kterém se provádějí především revizní opravy nákladních vozů.

Celá stavba byla zahájena 28. května 2018 podpisem smlouvy s dodavatelem stavební i technologické vybavenosti, společností Metrostav, a. s. Samotné stavební práce byly spuštěny v polovině června 2018. Za 12 měsíců bylo celé dílo dokončeno a po vyřízení kolaudačních povolení předáno ČD Cargo k užívání.

Nová hala pro čištění nákladních vozů je postavena na místě nepoužívané staré haly „Hříž“ a bývalého

skladu technických plynů. Hala je tvořena nosnou rámovou konstrukcí ze šroubovaných profilů. Ocelová nosná konstrukce je zavětrována v úrovni střechy a v podélných stěnách. Rozpětí rámu je 28 metrů, osová vzdálenost jednotlivých rámu činí 5 metrů, výška v hřebeni je cca 9 metrů. Obvodový a střešní plášť jsou tvořeny izolačními sendvičovými panely s PIR pěnou. Denní osvětlení haly umožňují systémové stěnové a střešní prosvětlovací panely.

Interiér haly je v podélném směru rozdělen na dva prostory. První část, která je určena pro přípravné bourací a čistící práce na vozech; je dvojkolejná. Na jedné koleji je vybudován vnitřní prohlížecí kanál pod úrovní podlahy



Celkový pohled na novou ocelovou halu v SOKV Ústí nad Labem



Čištění dvojkolí v tryskacím boxu

v celé délce haly doplněný o patkové zvedáky. V druhé části haly je nainstalován technologický provoz pro čištění nákladních vozů. Ten je tvořen tryskacím boxem, odmašťovací a sušící kabinou pro dvojkolí i podvozky vozidel. Kabina technologie tryskání nákladních vozů je vybavena úplnou zpětnou podlahovou dopravou abraziva, elevátorem a třístupňovým separátorem abraziva, dvěma tlakovzdušnými tryskacími jednotkami s ochrannými pomůckami pro obsluhu zařízení a dalším nezbytným příslušenstvím. Součástí haly je i sociální zázemí pro zaměstnance. V rámci stavby bylo provedeno napojení na inženýrské sítě

pro budoucí provoz a nutné přeložky stávajících inženýrských sítí. K zajištění manipulace a provozu u haly jsou nově upravené zpevněné plochy, které jsou napojeny na účelovou přílehlou komunikaci.

Personální obsazenost je nastavena na 8 zaměstnanců v denní směně. Hala slouží především pro údržbu a čištění

Zastavěná plocha nové haly:

40,9 x 28,2 = 1 153 m²

Užitná plocha nové haly:

1 107 m²

Obestavěný prostor nové haly:

10 500 m³

vozů, jejich podvozků a dvojkolí technologií tryskání. Doposud veškeré očišťovací a bourací práce byly vykonávány ve společné části, kde se finalizují revizní opravy vozů. Podle nových platných podmínek pro opravy vozů jsou takovéto společné prostory nepřístupné. I po technologické stránce toto nebylo v pořádku.

Díky realizované investici ve výši 60 milionů Kč se navýší počet revizních oprav nákladních vozů, zejména vysokostěnných, a kvalitativně se vylepší opravy dvojkolí i podvozků vozů.

Text: Zdeněk Štěpánek
Foto: Michal Roh

Vyjela „staročeska“ 122.001 v historickém nátěru

Když na jaře vyjela z opravy lokomotiva 182.168 v citlivě renovovaném historickém nátěru, avizovali jsme, že to není poslední překvapení, které příznivce železnice v tomto roce čeká. Již v té době byla do opravy R1 přistavena lokomotiva 122.001 a bylo rozhodnuto, že i ona z opravy vyjede ve stejném nátěru, jaký měla v roce 1967, tedy v roce výroby.

Obnovit původní lak z výroby. Lehko se to řekne, ale cesta k úspěšné realizaci je trnitá. Kdo dnes pamatuje, jak přesně lokomotiva vypadala? Kdo má

barevné fotografie a rozpis barev? Fotografování v barvě nebylo v šedesátých letech 20. století v Československu úplně běžné, proto se barevných fotografií mnoho nedochovalo. Začala tedy honba za podklady, ze kterých by bylo možné zjistit, jak lokomotiva přesně vypadala, a zda je možné ji opatřit stejným nátěrem za pomoci moderních barev, které jsou na jiné bázi. A to vše tak, aby nebyla oprava R1 opožděna, ale lokomotiva mohla vyjet v daném termínu. Prvním úspěchem bylo získání technických podmínek, ve kterých byl i seznam použitých barev.

Tehdy se ovšem nepoužíval systém barev RAL jako dnes. Dalším významným úspěchem bylo objevení škodovického katalogu v ruském jazyce, který prezentoval lokomotivy 122 jako možný exportní artikl. V něm byla velká barevná fotografie lokomotivy 122.004.

Vzhledem ke stáří katalogu bylo třeba fotografií vyčistit a barvy převzorkovat. Pokud ale máte seznam použitých barev převedený do RAL systému, pak přesné vyznění barev není nutné a i ze zašlé fotografie se vyloupne lokomotiva v plné kráse včetně detailů, které nikdo z nás nečekal, například červené trubky písečníků a jejich víka. Protože cílem bylo přiblížit lokomotivu co nejvíce podobě v době jejího vzniku nejen zvenku ale i na stanovišti, dalším úkolem bylo shánění původních přístrojů a zařízení. Vzhledem k velkému počtu provozních lokomotiv řady 122 se podařilo poshánět a povyměňovat přístroje z jiných lokomotiv.

Příprava se podařila a nová lakovina v ČMŽO Přerov mohla začít s realizací nátěru. Znamenalo to otryskání barev až na holou ocel, u lokomotivy tohoto stáří i opravy proražených částí skříně formou vyvaření celých částí skříně. Potom přišlo na řadu kytování, broušení, základní nátěr a vrchní nátěr.

V plné kráse se „staročeska“ představila při předání z opravy 13. srpna 2019, a pak při jízdě do svého domov-



Lokomotiva 122.001 (E 469.2001) v historickém nátěru projíždí 29. srpna 2019 se soupravou prázdných pater úsekem Velké Březno – Ústí nad Labem-Střekov. Fotografie Petra Malého vyhrála 1. místo v naší minisoutěži na facebooku.

ského SOKV Ústí nad Labem. Lokomotiva na první pohled zaujme zářivě oranžovými sběrači a spojovacími tyčemi elektrovýzbroje na střeše, červenými trubkami a víky písečníků. Další zvláštností, které si všimne jen pozorný pozorovatel, jsou pouzdra nárazníků v šedé barvě skříně. Ale podle dobových fotografií i to patřilo k originální podobě. Té se samozřejmě nepodařilo dosáhnout ve všech detailech – například popisky na skříně musí odpovídat současným předpisům. Lokomotiva je

provozní součástí lokomotivního parku ČD Cargo, proto ji bylo třeba vybavit i moderními částmi, bez kterých se dnešní provoz neobejde. Takže má na střeše antény, které samozřejmě na původním stroji nebyly.

Přejme této krásně zrenovované lokomotivě mnoho kilometrů v jejích obnovených barvách a drážním fotografům hodně povedených snímků s touto lokomotivou v čele vlaků ČD Cargo.

Petr Říha



Lokomotiva E 469.2004 na fotografii v katalogu firmy Škoda Sbírká: Petr Říha

Představujeme lokomotivy ČD Cargo (21.) Lokomotivy řady 799 „Adéla“

V lokomotivním parku nemá ČD Cargo menší a výkonově slabší lokomotivy, než je řada 799. Přesto denně najedou spoustu kilometrů a provoz v opravných kolejových vozidel si bez nich nedovedeme představit. Velké lokomotivy je třeba na místa, kde budou opravovány, nějakým způsobem dostat, a to zajišťují právě lokomotivy řady 799 nádražáckým lidem zvané „Adéla“. Přezdívka vznikla z označení typu lokomotivy ADL (aku – dieselová lokomotiva). Většina lidí, kteří se nezajímají o dění na železnici, lokomotivy řady 799 vůbec nezná. Je to dáno tím, že jen málokdy opouštějí kolejistiště a uzavřené areály středisek oprav.

Koncem osmdesátých let 20. století byly do provozu zaváděny malé dvounápravové dieselelektrické lokomotivy. Zkušenosti s jejich provozem, kdy byly v některých případech schopny nahradit mnohem větší a výkonnější loko-

mentace pro výrobu posunovacích lokomotiv vzniklých přestavbou strojů řad 700 – 703. Při opravách těchto již zastaralých a na opravy nákladních lokomotiv byl zjištěn dobrý technický stav původního pojezdu, a proto byl využit pro následující modernizace.

Koncem roku 1991 začala výroba první prototypové lokomotivy řady 799 v lokomotivním depu Jihlava. Vzhledem k tomu, že se v depech často zajišťují do krytých hal, kde kvůli škodlivým zplodinám z výfukových plynů není vhodné použití spalovacího motoru, byla nová lokomotiva navržena jako dvouzdrojová s alternativním využitím dieseleového nebo akumulátorového pohonu. Tato varianta si zároveň vyžádala změnu přenosu výkonu z mechanického nebo hydraulického na elektrický. Lokomotiva byla dokončena v polovině roku 1992 a již s novým řadovým označením 799.001-3 vystavena na podzim roku 1992 na MSV v Brně. Sériové dodávky, probí-



Také některé z lokomotiv řady 701 byly modernizovány na řadu 799. Ta na snímku Michala Roha však stále spolehlivě slouží dopravci ODOS.

40 a 41, přičemž stroj 799.040 byl vybaven dálkovým ovládním.

Lokomotiva je dvounápravová kapotového provedení s věžovou kabinou symetricky umístěnou mezi dvěma

jedno sedadlo pro strojvedoucího. Proudění vzduchu je zajišťováno ventilátory kaloriferů, v letních měsících pak dvěma ventilátory umístěnými u stropu kabiny. Jiný zdroj vytápění na vozidle není. U druhé stěny kabiny je rozvaděč s nabíječi akumulátorové baterie, regulátorem výkonu spalovacího motoru a případně s dálkovým ovládním. Řízení lokomotivy se uskutečňuje kontrolérem, ovládaným jedinou spřaženou pákou z obou konců řídicího pultu. Kontrolér je společný pro jízdu i elektrodynamickou brzdou. Na řídicím pultu je dále přepínač druhu pojezdu a prvky ovládní spalovacího

motoru, doplňkových brzd, osvětlení, topení, větrání a prvky signalizace. Lokomotiva je dvouzdrojová, což znamená, že dvojkolí jsou poháněna trakčním motorem, který může být napájen buďto proudem z akumulátoru, nebo proudem vyrobeným trakčním alternátorem spřaženým se spalovacím motorem. Spalovací motor je naftový tříválec Zetor. Brzdová soustava je tvořena ruční brzdou, elektrodynamickou a elektromagnetickou kolejnicovou brzdou. Ruční brzda je čelistová bubnová brzda působící na obě dvojkolí. Zdrojem stlačeného vzduchu je jednoválcový stojatý kompresor typu JIKOV 4174. Na lokomotivě není instalován žádný vlakový zabezpečovač, což je u tohoto typu lokomotivy a jejího určení, pochopitelné.

ČD Cargo vlastní 7 lokomotiv tohoto typu a ty spolehlivě obsluhují všechny naše opravné kolejových vozidel. Jak jsou na tom se spolehlivostí, není snadné posoudit, vždyť opraváři jsou vždy po ruce. Každopádně spalovací motor je již dávno nevyráběný typ, což s sebou nese problémy se zajišťováním náhradních dílů. Proto je pravděpodobné, že v budoucnu dojde na remotorizaci spalovacím motorem novějšího typu, protože většina opraven je na práci těchto miniaturních lokomotiv závislá a jejich výpadek by nebylo možné nijak snadno napravit.

Text: Petr Říha



Lokomotiva 799.008 posunující v SOKV Ostrava je opatřena korporátním nátěrem.

Foto: Michal Roh

motivy při výrazně nižší spotřebě nafty, vedly k rozhodnutí zavést tento typ vozidel i pro lehký posun v lokomotivních depech. Vzhledem ke zhoršené finanční situaci ČSD po roce 1990 však nákup nových vozidel nepřicházel v úvahu. Proto byla zpracována doku-

hající v letech 1994 až 2000, převzala Jihlavská lokomotivní společnost (JLS). Sériová výroba do inventárního čísla 799.039 byla ukončena v roce 1997. Pozitivní zkušenosti s jejich provozním nasazením vedly ČD k objednaní dalších dvou strojů pořadových čísel

představky. Využit byl pouze původní pojezd, kapota a kabina byly vyrobeny nově. Po vyčištění byl do rámu napraveno dosazen trakční motor a trakční převodovka TK 37, pohánějící kardánovými hřídeli přes nápravové převodovky obě nápravy. Na vrchní část rámu byly z obou stran dovařeny plechy, rozšiřující ochozy na úroveň kabiny, čímž byl maximálně využit průjezdný profil.

Nově vyrobená kabina obdélníkového profilu zajišťuje lepší rozhledové poměry než původní u vozidel řad 700 – 703. Přístup do kabiny je umožněn z obou stran bočními dveřmi. Pro zajištění tepelné pohody v letních měsících je kabina vybavena dvojíto střešou. Pod tropikem jsou umístěny pro každý směr reflektor a houkačka a dále výstražný zvonec používaný na tramvajích. V kabině je jeden řídicí pult, jehož spodní část slouží zároveň jako elektrický rozvaděč přilehlý ke stěně předního představku. Obsahuje pulzní měnič řízení akumulátorového pojezdu a dále potřebné stykače a relé. Z každé strany pultu je



Stanoviště strojvedoucího lokomotivy řady 799

Foto: Petr Říha



Ústecká „Adéla“ 799.013 při posunu se strojem řady 122. Foto: Michal Roh

Základní technické údaje řady 799

Výrobce	JLS
Rok výroby	1992 [1988]
Vyrobeno ks	41
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	B
Přenos výkonu	elektrický
Délka přes nárazníky	7 240 mm
Služební hmotnost	24 t
Regulace výkonu	elektronickým regulátorem [tyristorová]
Typ spalovacího motoru	Zetor Z5801
Trvalý výkon SM	37 kW
Trvalý výkon akumulátoru	19,5 kW
Výkon EDB	31 kW
Typ trakčních motorů	TE 022 J
Maximální tažná síla	62 kN
Maximální rychlost	10 [5] km/h

Údaje v hranatých závorkách platí pro akumulátorový provoz

Spolupráce se středními školami (1.)

Vyšší odborná škola (VOŠ) a Střední škola technická (SŠT) Česká Třebová

Počínaje tímto číslem startujeme seriál o spolupráci ČD Cargo se smluvními středními školami. Začínáme ve významném železničním uzlu, v České Třebové. Zde má své sídlo Vyšší odborná škola a Střední škola technická Česká Třebová (VOŠ a SŠT Česká Třebová – VDA). Zkratka VDA znamená Vyšší dopravní akademie. Jejím mottem je „Technika nás baví“. Škola nabízí studentům širokou škálu oborů poskytujících pevné základy, na kterých lze budovat budoucí kariéru. Uplatnění jejich absolventů v praxi je velmi dobré. V uplynulém školním roce školu navštěvovalo 652 studentů v celkem 36 třídách a studijních skupinách.

bického kraje s rejstříkovou kapacitou 1 570 žáků a svým technickým zaměřením naplňuje koncepci vzdělávání Pardubického kraje.

Sídla a obory

Škola je složena ze dvou areálů. Areál Habrmanova nabízí středoškolské vzdělání s maturitou, a to ve třech oborech. Prvním je obor **Elektrotechnika**, kde se studenti zaměřují buď na internet věcí, nebo na výkonové a trakční systémy. Studenti elektrotechniky absolvují odbornou praxi převážně u železničních dopravců. Druhým oborem jsou stále populárnější **Informační technologie**. Není třeba zdůrazňovat, že jejich absolventi mají v současné

končenými výučním listem a čtyřletými obory zakončenými maturitou. Tříletými obory jsou **Elektrikář** – moderně koncipovaný obor přizpůsobený nejnovějším trendům v elektrotechnice, s vyváženým podílem slaboproudé a silnoproudé elektrotechniky. Obor **Strojní mechanik** – tříleté studium s výučním listem a svářečským průkazem, velmi žádaný strojírenský učební obor pro výrobu, montáž, údržbu a opravy strojů a zařízení využívaných v průmyslu, stavebnictví, zemědělství, dopravě a v domácnostech a obor **Truhlář** – zajímavý a perspektivní učební obor zaměřený na výrobu nábytku, přičemž součástí odborné přípravy je také vý-



Foto: Archiv VDA



Beseda se studenty

Foto: Tomáš Jelínek

Historie

Současná technická škola v České Třebové navazuje na dlouholetou tradici výuky maturitních i učňovských oborů v našem městě. Počátky školy spadají do poválečného roku 1945 a ve stávající historické budově škola sídlí od roku 1952. Od šedesátých 60. let minulého století byla škola nerozlučně spjata se železnicí a její profilace se začala měnit s transformací školství v devadesátých letech 20. století. V roce 1995 vznikla Vyšší dopravní akademie, která se po sloučení s VOŠ sociální změnila v roce 2000 ve VOŠ a SOŠ Gustava Habrmana. Poslední velká změna potkala školu v roce 2011, kdy se sloučila se Střední odbornou školou a Středním odborným učilištěm technických oborů Česká Třebová. Škola je nyní jednou z páteřních škol Pardu-

době skutečně široké pole působnosti. Studenti a učitelé mají k dispozici odborné učebny s mimořádně kvalitním vybavením CISCO. Třetím oborem, jak jinak v České Třebové, je **Provoz a ekonomika dopravy**. V průběhu studia se žáci dále specializují, takže obor opouštějí buď jako ekonomové, nebo jako logisticy. Velkou předností školy je vysoký podíl praxe na studiu, který zvyšuje konkurenceschopnost absolventů na trhu práce.

Druhou částí školy je areál Skalka, který je zaměřen na praktické vzdělávání. Přípravuje žáky na budoucí povolání v učňovských a maturitních oborech, po jejichž absolventech poptávka dlouhodobě převyšuje nabídku. Kvalita výuky je podpořena moderně vybavenými dílnami. Uchazeči si mohou vybrat mezi tříletými obory za-



Student Tomáš M. před budovou řízení provozu Česká Třebová

Foto: Tomáš Jelínek

roba stavebních konstrukcí, zejména oken a dveří.

Čtyřletými obory jsou **Mechanik elektrotechnik** a **Operátor dřevařské a nábytkářské výroby**. Obor **Mechanik elektrotechnik** je zaměřen na slaboproudou elektrotechniku a automatizační techniku. Obsah výuky je přizpůsoben poptávce firem v době, kdy je nedostatek elektrotechnických odborníků s maturitou s náležitou průpravou v praktické výuce. Obor **Operátor dřevařské a nábytkářské výroby** je zaměřen na oblasti dřevozpracujícího průmyslu a reaguje na nejnovější technologie v nábytkářském průmyslu. Výuka probíhá v učebnách s grafickými programy pro 3D modelování a navrhování nábytku a dílnách odborného výcviku s vynikajícími

jeme jeden z nejzajímavějších: **Kroužek s názvem „Železniční provoz“** – jeho náplní jsou odborné přednášky např. na téma trakční charakteristika, napájecí soustava, zabezpečovací technika nebo elektrické lokomotivy. Součástí jsou i exkurze, studenti mají možnost naučit se v dopravním sále postavit cestu pro vlak z jedné stanice do druhé. Dále mají příležitost naučit se řídit lokomotivy řady 362 (ESo) na simulátoru a jako by „naživo“ se svézt.

Formy spolupráce:

Dlouhodobá spolupráce a podpora vzdělávání se děje na základě uzavřené rámcové smlouvy o spolupráci. ČD Cargo umožňuje studentům školy vykonávat odbornou praxi v rámci studia

na některém z našich provozních pracovišť. Studenti měli v uplynulém školním roce zájem zejména o praxi na pozicích strojvedoucí ze studijního oboru elektrotechnika, dopravní dispečer nebo také skladník MTZ, ze studijního oboru Provoz a ekonomika dopravy. Další formou spolupráce, kterou v letošním školním roce zahájilo oddělení O10/2, byla beseda se studenty na škole, se kterou nám pomohla PJ Česká Třebová. V ní došlo na představení společnosti z pohledu našich obchodních aktivit a vozidlového parku, ve druhé části pak proběhla prezentace jednotlivých vybraných pracovních pozic zakončená besedou se studenty včetně zodpovězení všech jejich mnohdy velmi zajímavých dotazů.

Partnerství se školou se také ubírá cestou vzájemné spolupráce na propagaci železnice, moderních strojů a technologií budoucnosti a samozřejmě také motivování nových zájemců o práci na dráze. V neposlední řadě se vzájemná spolupráce protíná v rámci dnů otevřených dveří školy, na kterých se naše společnost představila na konci minulého a na začátku letošního roku. Tato vzájemná symbióza je správným směrem propojení školy a firmy, kdy ze vzájemné spolupráce mohou těžit škola i firma.

A milý příběh na závěr. Student VOŠ Tomáš M. si na poslední chvíli potřeboval sehnat v rámci absolutoria 3-měsíční praxi, a tak se obrátil na personální odbor ČD Cargo. Zaměstnanci oddělení personálního rozvoje ve spolupráci s kolegy z personálního pracoviště v České Třebové narychlo vyřídili všechny nezbytné formality. Velkou zásluhu na samotném zdárném průběhu praxe měl i pan Evžen Gryc z odboru plánování kapacit, který říká: „Pozvali jsme Tomáše k nám, ukázali a vysvětlili jsme mu co a proč děláme a v rámci své činnosti jsme se mu individuálně věnovali.“ Tomáš byl velmi spokojený, seznámil se se základní strukturou pracoviště Řízení provozu Česká Třebová, jeho významem pro práci ve společnosti ČD Cargo a také s dalšími pracovišti, která mají ve struktuře společnosti přímou vazbu na činnosti ŘP Česká Třebová. Student pak zpracoval závěrečnou práci na téma „Optimalizace změn zákaznického centra ČD Cargo, a. s.“ a úspěšně ji obhájil při závěrečných zkouškách.

Více se o škole můžete dozvědět na jejich webových stránkách: www.vda.cz, popř. na sociální síti facebook.

Tomáš Jelínek



Školní simulátor řízení lokomotivy

Foto: Archiv ŽESNAD.CZ

Nové technologie v přepravách dřeva

V posledních letech se i na české železnici prosazuje trend oddělování ložného prostoru od pojezdu vozů, a to po vzoru tradiční intermodální dopravy.

Naposledy jsme o tomto trendu psali v reportáži z letošního mnichovského veletrhu Transport Logistic, a proto se jen omezíme na zopakování toho, že jde o kombinaci poměrně nákladného, ale univerzálního plošinového železničního vozu s dlouhou životností, a odlišných, snadno vyměnitelných nástavb, vhodných pro různé komodity a typy nákladů. U nás tuto technologii reprezentuje technologie InnoFreight vyvíjená stejnojmennou rakouskou firmou. V dnešním článku se blíže podíváme na dvě nová řešení používaná při přepravách dřeva z míst těžby do míst jeho zpracování.

AgroTainer Open Top

První řešení představují kontejnery AgroTainer Open Top, které jsou určeny pro přepravu zhruba dvoumetrové vlákniny. Jde o upravenou verzi 30' kontejnerů AgroTainer, které i v originálním provedení disponují malými bočními dveřmi pro čištění ložného prostoru a někdy i otevíratelnými čelními dveřmi. Verze pro přepravu dřeva má čela pevná a naložená vláknina je v nich umístěna napříč. Vykládka probíhá drapákem, kontejnery nejsou za normálních okolností vůbec snímány z železničního vozu. Vykládka jednoho vozu trvá pouze 5 až 7 minut. 30 kontejnerů je společností Wood & Paper a ČD Cargo využíváno k různým přepravám ve vnitrostátních i exportních relacích, přičemž v současné době dominují přepravy do papírny Mondi ve Štětí. Vůbec první přeprava

se odehrála 3. ledna 2019 v relaci Lipník nad Bečvou – Pöls.

Hlavní výhodou těchto kontejnerů je velmi vysoký ložný objem a tedy i vysoká ložná hmotnost, která při vlastní váze 4 tuny a celkové váze loženého kontejneru 36 tun dosahuje 32 tun. Jeden vůz ložený dvěma kontejnery tak může přepravit až 64 tun nákladu nebo zhruba 50 m³ dřeva. Při srovnání celkové délky vlaků sestavených z těchto kontejnerů a konvenčních vozů Eas vychází při stejné délce vlaku přepravený objem v kontejnerech až o třetinu větší než u vozů Eas, což se výrazně promítá do rentability přeprav. V současné době je z původní jedné patnáctivozové soupravy vytvořeno několik skupin vozů, které operativně zajišťují na různá místa nakládky. Určitou zajímavost představují i použité vozy, neboť k jejich přepravám byly od ZSSK Cargo pronajaty vozy řady Sdgnss, která byla ve druhé polovině devadesátých let vyrobeny v počtu šedesáti kusů pro tehdejší ŽSR jako tzv. košové. Jedná se

o dnes již pozapomenutou konstrukci vozu, která pomocí vyjímatelného „koše“ umožňovala železniční přepravy standardních silničních návěsů, neupravených pro vertikální manipulaci. Postupem času byly z těchto vozů „koše“ odebrány a vozy jsou dnes používány v běžné intermodální dopravě.

Smart GigaWood

Možná ještě zajímavějším případem jsou kontejnery Smart GigaWood reprezentované klanicovou konstrukcí, nasazenou na 90' InnoWaggonech (2x 45', jedná se o vůbec první využití 90' InnoWaggonu na české železnici), která svým řešením umožňuje vůbec největší využití středoevropského průjezdného profilu. Tato konstrukce byla nejprve využita ve Švédsku pro tamní průjezdný profil SE-C a posléze byla upravena i pro středoevropský profil UIC 505-G2. Tato verze byla poprvé představena na berlínském Innotransu v září 2018. Na každém článku vozu je umístěno deset párů klanic, které umožňují



Kontejnery GigaWood představují velice efektivní přepravní řešení.

nakládku vlákniny o délce 2,4 až 2,8 m. Řešení klanicové nástavby o největší šířce 3,14 m a stejné výšce umožňuje ložit 116 – 129 m³ plnometrů dřevní hmoty (teoretický ložný prostor je až 187 – 195 m³).

Vlastní hmotnost plně vystrojeného vozu je pouhých 39 tun, a nabízí tak na traťové třídě D ložnou hmotnost až 141 tun, a na třídě C, což je omezující parametr velké části regionálních tratí, na kterých je nakládka dřeva realizována, je to stále ještě velmi zajímavých 121 tun. První vůz s těmito nástavbami, 31 81 4657 001, byl vystaven na letošním červnovém ostravském veletrhu Czech Raildays, a to po již proběhlé první nakládce, která se uskutečnila 5. června 2019 v Hradci nad Moravicí (když ještě předtím proběhl zhruba půlroční zkušební provoz v Rakousku). Zbýlých devatenáct vozů bylo převzato 31. července 2019 a jsou, stejně jako jejich výše popsaní „kolegové“, provozovány ve skupinách v přepravách do papíren Mondi Štětí.

Hlavní výhodou tohoto řešení je opět velmi vysoký ložný objem, resp. ložná hmotnost vozů i celé soupravy, vztažené k celkové délce vlaku. Tato výhoda se momentálně navíc velmi pozitivně projevuje i v přepravách do Štětí, a to z důvodu dlouhodobé výluky napojení do stanice Hněvice. Během ní je nutno využívat náhradní napojení přes nevyhující stanici Štětí na trati Všetaty – Ústí nad Labem–Střekov. V této stanici je z důvodu zachování úrovněového přístupu cestujících k osobním vlakům omezena délka manipulující soupravy na 304 metrů, což představuje jednu desetivozovou soupravu těchto vozů, nebo jednu patnáctivozovou soupravu vozů s kontejnery AgroTainer Open Top.

Nakládky těchto vozů probíhají v současné době v nejméně kúrovcem postižených oblastech jižní Moravy a Českomoravské vysočiny, například ve Skalici nad Svitavou, Rájci-Jestřebí, Grešlovém Mýtě, Olbramkostelu, Humpolci a dalších.

Text a foto: Martin Boháč



AgroTainer Open Top jsou připraveny k odvozu z dopravní Netolice na jihu Čech.

Vykládka vojáků v Balkově Lhotě

Ve dnech 9. a 10. srpna 2019 se uskutečnil návrat poslední části vojáků Armády České republiky (AČR) z mezinárodního nasazení v Litvě. Vojský transport vstoupil na české území hraničním přechodem Chaľupki/Bohumín-Vrbice a je zajímavé, že směřoval do kdysi vojensky velmi důležité stanice Balkova Lhota.

Sláva této stanice ležící nedaleko od Tábora, na taktéž již poněkud skomírající trati Tábor – Písek, již ale dávno pohasla a vykládka nebo nakládka

(nejen) vojenské techniky je zde spíše ojedinelá.

Samotné nasazení vojáků AČR v Litvě bylo realizováno jako součást tzv. Alianční předsunuté přítomnosti (Enhanced Forward Presence, eFP) spočívající ve vytvoření čtyř bojových uskupení v síle posíleného praporu umístěných v Polsku pod vedením USA, v Litvě pod vedením Německa, v Lotyšsku pod vedením Kanady a v Estonsku pod vedením Velké Británie. Konkrétní vojenský příspěvek každého členského státu je potvrzením

národního závazku vyplývajícího z principu kolektivní obrany NATO. Na území Litvy působilo od ledna do 31. července 2019 druhé rotní úkolové uskupení, které bylo postaveno na bázi mechanizované roty ze žateckého 41. mechanizovaného praporu v celkovém počtu do 230 osob. Toto druhé rotní úkolové uskupení navázalo na činnost prvního uskupení, které v Pobaltí působilo od července 2018. Na nasazení v Litvě navázalo od července 2019 již třetí úkolové uskupení, které působí v Lotyšsku, jehož jádro tvoří příslušníci

72. mechanizovaného praporu v počtu do 55 osob. Jeho příslušníci posílili sestavu bojového uskupení působícího v Lotyšsku pod vedením Kanady.

Při červencovém a srpnovém návratu z Litvy byly technika i vojsko přepraveny celkem třemi transporty, vypravenými z litevské pohraniční stanice Šeštokai, která disponuje i normálně-rozchodným napojením na polskou železniční síť. První transport vyjel z výchozí stanice 15. července a do cílové stanice, kterou byly Trnovany, dorazil 18. července. V ten samý den vyjel

z Litvy druhý vlak, který do cíle, tentokrát v Klatovech, dorazil 20. července. A konečně poslední vlak opustil Litvu až o více než dva týdny později, 7. srpna, a do cíle v Balkově Lhotě dorazil, jak už bylo zmíněno, ráno 10. srpna. Tyto tři rozdílné stanice určení vyplývaly z různých domovských posádek českých jednotek, Trnovany byly určeny pro posádku z Žatce a Klatovy a Balkova Lhota pro posádku ze Strakonice.

Jízda posledního transportu se uskutečnila v noci z 9. na 10. srpna, a to formou uceleného vlaku, který na naše území vstoupil hraničním přechodem Chaľupki/Bohumín-Vrbice v odpoledních hodinách 9. srpna. Odtud až do Tábora byl přes Prahu tažen elektrickou lokomotivou (nejprve 130.034 a z Prahy-Běchovic pak 363.513). Poslední míli na kolejích tzv. Českomoravské transverzálky z Tábora do Balkovy Lhoty zajistila dvojice tábořských lokomotiv 731.008 + 011. Do cílové stanice vlak dorazil v 5:46 ráno v sobotu 10. srpna, prakticky přesně dle jízdního řádu. Vykládka techniky pak proběhla velice rychle a během dopoledne již skoro nic nepřipomínalo, že sem dorazil důležitý vojenský transport a ve stanici i na trati zavládl obvyklý poklid regionální tratě na pomezí jižních a středních Čech.



Dvě fotografie z vykládky v Balkově Lhotě z pošmourného rána v sobotu 10. srpna 2019



Foto: Lukáš Strejček

Martin Boháč

Železnice v Evropě 27. díl (Dánsko)

Dánsko spolu s Grónskem a Faerskými ostrovy tvoří státní celek zvaný Dánské království. Grónsko a Faerské ostrovy však disponují autonomií, nejsou členy Evropské unie a na jejich území se nenacházejí žádné železnice. První železniční trať na území dnešního Dánska byla zprovozněna 26. června 1847.

Jednalo se o propojení hlavního města Kodaně s 35 kilometrů vzdáleným městem Roskilde, které v 11. – 15. století bylo sídelním městem dánských králů. Ve vztahu k Dánsku je důležité poznamenat, že 18. září 1844 byla zprovozněna železniční trať mezi Altonou a Kielem, tedy mezi Severním a Baltským mořem, přičemž trať vedla přes Holštýnsko, patřící v té době Dánskému království.

Postupně docházelo k rozšiřování tratí na největším a hlavním dánském ostrově Sjælland (česky Zéland), jež je rovněž největším ostrovem v Baltském moři. 26. dubna 1856 došlo k propojení Kodaně s přístavním městem Korsør ležícím na západním pobřeží. První tratě na ostrově Sjælland byly až do roku 1880 budovány soukromou společností



Osobními vlaky je v Dánsku ročně přepraveno 186,7 milionů cestujících.

Foto: Michal Roh

na Jutském poloostrově a ostrově Sjælland) a vzniku DSB (Dánských státních drah).

Úzkorozchodné tratě v podstatě vymizely v průběhu padesátých a šede-

16 2/3 Hz. Dvojkolejných tratí je 985 km a celkově se na dánské železniční síti nachází 939 přejezdů a 506 stanic.

Zajímavostí, zvláště v českém kontextu, je dánská strategie výstavby vysokorychlostních tratí, která má za cíl zkrátit cestovní čas mezi 4 největšími dánskými městy. Tento dlouhodobý zelený plán byl zveřejněn v prosinci 2008. 31. května 2019 byl slavnostně otevřen první úsek mezi městy Kodaně a Ringsted. Nová trať sice umožňuje jízdu vlaku až do rychlosti 250 kilometrů za hodinu, ale zatím se nepočítá s jejím plným využitím. V úvodní fázi dojde

Specifikem dánské železniční nákladní dopravy je výrazný podíl tranzitu zboží. V roce 2018 bylo na dánské železniční síti přepraveno 9,097 milionů tun zboží, přičemž tranzit dosáhl 74 % (6,706 milionů tun). Vnitrostátní železniční přeprava představovala pouhých 11 % všech přeprav po železnici, zbylých 15 % pak vývoz či dovoz. Podíl železniční nákladní dopravy na celkovém dopravním trhu byl ve zmiňovaném loňském roce 2,6 %. O zbylé přepravy se téměř rovným dílem dělí silniční doprava (48,5 %) a doprava vodní (48,9 %).



Kontejnerový vlak dopravce DB Cargo u Gredstedbro

Foto: J.Boeisen; www.railpictures.net

DSJ, která byla poté převzata státem. K zestátnění nedošlo bezdůvodně – společnost DSJ v několika případech odmítala výstavbu dalších tratí nebo nezbytnou modernizaci bez finančních garancí. Na Jutském poloostrově (tvoří hlavní pevninskou část Dánska a představuje 70 % celkové rozlohy) a ostrově Fyn (druhý největší dánský ostrov) se stát rozhodl k rozdílnému přístupu při výstavbě železnic. Zde stát od samého počátku financoval a vlastnil infrastrukturu, zatímco provoz svěřil soukromé společnosti. První trať na Jutském poloostrově byla zprovozněna v roce 1862 mezi městy Aarhus a Randers. V roce 1885 došlo ke spojení dvou železničních společností (spravujících odděleně tratě

sátých let 20. století. Několik zbývajících muzejních odkazuje na éru dobývání rašeliny, šterku a vápence. Elektrifikace v Dánsku započala poměrně pozdě – první elektrifikovaná trať byla uvedena do provozu v roce 1986 s dokončením hlavního koridoru na Německo v letech devadesátých.

Dle statistik z roku 2018 dosahuje celková délka provozuschopné dánské železniční sítě 2 508 km, přičemž 26 %, tj. 653 km je elektrifikovaných (páteřní trať z Kodaně na německou hranici 25 kV, 50 Hz; kodaňské městské a příměstské tratě 1 650 V a kodaňské metro 750 V). Pozoruhodné je, že jak Německo, tak Švédsko používají odlišnou napájecí soustavu 15 kV,



Lokomotiva dopravce DSB MZ 1429 s nákladním vlakem do Německa u Mellerupu – červen 1993. Foto: Maarten van der Velden; www.railpictures.net

pouze ke zvýšení cestovní rychlosti při užití stávajících souprav, což bude mít za následek zkrácení času přepravy mezi uvedenými městy pouze o 5 minut. Hlavní přínos nové tratě je tedy nyní především vnímán ve zkvalitnění plnění jízdního řádu a snížení zpoždění.

Řízení provozu a údržbu většiny dánské železniční sítě má na starost společnost s názvem Bandedanmark. Jedná se o vládní agenturu vyčleněnou v roce 1997 z DSB, která v současnosti zaměstnává okolo 2 200 pracovníků.

Jak již bylo uvedeno, v roce 1885 byly založeny Dánské státní dráhy (DSB), které v současnosti na většině dánské železniční sítě spolu s kodaňským příměstským systémem zajišťují pouze osobní dopravu. DSB v minulém roce zaměstnávaly 6 997 pracovníků a přepravily 186,7 milionů cestujících. K hlavním konkurentům DSB patří společnost Arriva sídlící v Anglii, jejímž vlastníkem jsou Německé dráhy (DB).

V roce 2001 byla nákladní divize DSB sloučena se společností Railion, později přejmenovanou na DB Schenker Rail, která se v roce 2009 rozdělila na dvě společnosti – DB Cargo Danmark Services a DB Cargo Scandinavia. DB Cargo Scandinavia působí jako dopravce, který se soustřeďuje na koridor z Hamburku do Malmö a zaměstnává okolo 200 pracovníků převážně stroj-

Ze zahraničí

POLSKO

Akcie PKP Cargo klesly na historické minimum

Hodnota společnosti PKP Cargo se ocitla na historickém minimu. V pátek 23. srpna 2019 klesla hodnota akcie na 27 zlotých (PLN). Znamená to tedy pokles hodnoty firmy na 1,2 mld. PLN, přičemž historické maximum dosáhlo 4,2 mld. PLN. Společnost vstoupila na burzu v roce 2013 s hodnotou akcií 81,16 PLN/akcii. Výše uvedené snížení úzce souvisí s již sedm měsíců trvajícím poklesem poptávky po přepravě hromadných substrátů a se stále rostoucí konkurencí dalších dopravců.

EVROPA – ASIE

Nové multimodální spojení

Ruské společnosti RŽD Logistics, dceřiná společnost Ruských železnic, a FESCO testovaly zahájení nové multimodální trasy kombinující tři způsoby dopravy: lodní, železniční a silniční. Nová trasa spojuje Jižní Koreu s Evropskou unií prostřednictvím Transsibiřské magistrály. Zkušební kontejner byl převážen 25. června z jihokorejského přístavu Pusan. Společnost FESCO ho doručila do obchodního přístavu Vladivostok, následně společnost RŽD Logistics zorganizovala dodávku kontejneru do Brestu v Bělorusku, kde byl přeložen na vůz s normálním rozchodem a poté dopraven do stanice Brzeg Dolny. Konečná dodávka do skladu zákazníka ve Vratislavi byla zajištěna kamionem. Celková doba přepravy činila 21 dní, což je dvakrát méně než trasou po moři přes Suezský průplav.

Zuzana Kovačová
Michal Roh

vedoucích. Až do března 2018 působil (49 %) v DB Cargo Scandinavia švédský dopravce Green Cargo. Nyní je tato společnost, tak jako spedičně působící DB Cargo Danmarks Services, plně ve vlastnictví DB.

K dalším železničním nákladním dopravcům působícím na dánskému trhu patří dceřiná společnost lucemburského dopravce CFL cargo Danmark, která k prosinci 2018 zaměstnávala 16 pracovníků. Vlastní licenci pro dánskou železniční síť získal dne 8. června 2019 i dopravce TX Logistik, který se orientuje na kombinovanou dopravu. TX Logistik je plně vlastněn italskou státní společností Mercitalia Logistics.

K nejen dánskými zajímavostem patří Öresundský most propojující dánské hlavní město Kodaně se švédským přístavním městem Malmö přes Baltské moře. Celý přejezd měří 16 km a tvoří ho (z dánské strany): 430 m dlouhý uměle vytvořený poloostrov, tunel měřící přes 3,5 km, 4 km dlouhý umělý ostrov a 7845 m dlouhý most. Vlastní most je dvoupatrový. Horní patro slouží automobilové dopravě, ve spodním patře jezdí vlaky rychlostí až 130 km/hod. Dohoda o stavbě mostu byla podepsána v roce 1991. K inaugurační stavbě zahájené v srpnu 1995 došlo 1. července 2000.



Most Öresund spojující Dánsko se Švédskem

Foto: Michal Roh

Michal Vítěz

Murmansk, Solovecké ostrovy a ruská Karélie

Po příletu z rušného Sankt-Petěrburgu (po sedmihodinovém čekání na vstup, v davu turistů, s limitovaným pobytem a se zákazem fotografování, kdy se kopie Jantarové komnaty nezdá nijak zvlášť ohromující...) se Murmansk jeví jako oáza klidu. Přístavní město leží na poloostrově Kola na břehu Barentsova moře, asi 200 km za polárním kruhem.

lem půl milionu obyvatel s řadou privilegií. Dnes jich zde zůstala asi polovina. Jedním z důvodů je přesun vojenské námořní základny do nového, severnějšího působiště.

Ve městě je spousta památníků vztahujících se k válečným událostem a k námořnictvu – patří k nim především památník z části jaderné ponorky Kursk patřící všem námořníkům, kteří

Součástí lodi je i slušně vybavená nemocnice, ledborec na svých cestách poskytoval zdravotnické služby, včetně jednodušších operací, kromě posádky i obyvatelům severských oblastí.

Murmansk je konečnou stanicí Murmanské železnice z Petrohradu, který je odtud vzdálen 1 445 km. Je elektrifikovaná a částečně dvojkolejná. Její výstavba proběhla v letech 1915 – 1917. Mimo osobních vlaků je zde velká frekvence těch nákladních, převážejících hlavně hromadné substráty. Cesta moderním lůžkovým vlakem sice není rychlá, ale pohodlná určitě a s uklidňujícím výhledem na nekonečné množství jezer a březových hájů. Po 11 hodinách jízdy a ujetých cca 600 km vystupujeme ve stanici Kem, kde se přesouváme do přístavu, odkud vyplouvají lodě na Solovecké ostrovy. Cestou míjíme zbytky železniční trati, po které byli přepravováni vězni do přístavu a následně pak do Soloveckého tábora zvláštního určení, který se stal předlohou k budování mnoha dalších podobných táborů po celém Rusku, známých u nás jako gulagy.



Atomový ledborec Lenin

Díky vlivu Golfského proudu zdejší přístav nezamrzá. Přes svoji nepříliš dlouhou historii (založeno v roce 1916) město Murmansk pamatuje nejen transport československých legionářů, ale především krutost 2. světové války, kdy bylo téměř srovnané se zemí. Následně bylo vyznamenáno titulem Město hrdina. Na paměť statečných obránců, kteří bránili přístav jako důležitou spojnici Sovětského Svazu se světem (viz třeba známý válečný román Konvoj do Murmanska), se vysoko nad městem tyčí 35,5 metru vysoká socha neznámého vojáka nazývaná familiárně Aljoša. Od památníku je krásný výhled na město a zátoku s rušným obchodním přístavem.

Murmansk, město námořníků a vojáků

Samotný Murmansk působí poněkud neutěšeným dojmem, obnova válkou zničeného města byla vyřešena obrovskými bloky panelových domů, které si jejich dnešní obyvatelé různě vylepšují, takže tak trochu připomínají stavby známého architekta Hundertwassera, jen barevnost chybí... K vidění je i nejdelší panelák na světě o délce 1,5 km. V éře SSSR zde žilo ko-

tragicky zemřeli v mírových dobách. V přístavu kotví atomový ledborec Lenin, již vyřazený z provozu a sloužící dnes jako muzeum. Návštěvníci si mohou prohlédnout nejen jeho původní vybavení (slouží částečně i k reprezen-



Nádherná atmosféra Soloveckých ostrovů

tačním účelům), ale dozví se historii nejen tohoto ledborce, ale i další informace o ruské flotile atomových ledborců. Reprezentativní schodiště obložené vzácnými dřevy a doplněné podobiznou dělnického vůdce by se dalo čekat spíš v luxusním sídle než na technické lodi postavené za socialismu.

slavných poutníků. Tvoří je šestice ostrovů, z nichž trvale osídlen je dnes jen největší z ostrovů Velký Solovecký. Na ostrově se nachází stovky křišťalově čistých sladkovodních ledovcových jezer, některá jsou propojená kanály, po nichž se dalo plavit po celém ostrově.

Zdejší klášter byl založen v polovině 15. století a z malé poustevny během staletí vyrostl velký a slavný kamenný klášter a současně i téměř nedobytná pevnost. V dobách největšího rozkvětu zde žilo několik tisíc mnichů, díky skvělému hospodaření naprosto soběstačně. Jedním z technických počínů byla počátkem 20. století výstavba hydroelektrárny v těsné blízkosti kláštera, která využívala rozdíl výšky hladiny mezi mořem a Svatým jezerem. Období rozkvětu ukončil komunistický převrat. Klášter byl vypálen, mniši většinou vyvražděni. Od roku 1923 zde fungoval bolševický koncentrační tábor, jehož vězni budovali Bělomořsko-baltský kanál. Nikdo neví, kolik lidí zde v této době přišlo o život, statistiky nikdo nevedl. I po ukončení činnosti Gulagu byly ostrovy zakázaným územím využívaným Rudou



V přístavu Murmansk stále panuje čilý ruch.

armádou, dodnes zde funguje námořní učiliště. Po rozpadu Sovětského svazu se začal režim vstupu uvolňovat a postupně se obnovuje i činnost kláštera. V roce 1992 byly ostrovy zapsány na Seznam světového kulturního a historického dědictví UNESCO. Kromě návštěvy kláštera je zde možné navštívit muzeum Gulagu, kamenné labyrinty, botanickou zahradu nebo nejvyšší bod ostrova – Sekyrnuju horu, odkud je krásný výhled a stojí tu unikátní maják, ve kterém se nachází i kaple. Na odvrácené straně hory jsou schody, které v éře gulagu sloužily jako popraviště.

Ostrov Kiži

Další zajímavou zastávkou na Murmanské železniční magistrále je Petrozavodsk ležící na břehu Oněžského je-

zera, hlavní město Karelské republiky. Bývalo známé velkou zbrojní manufakturou založenou carem Petrem I. Město na první pohled zaujme klasicistní architekturou, ze zdejšího přístavu vyjíždějí okřídlené lodě – Meteory na ostrov Kiži se skanzenem dřevěných staveb, jenž také náleží k památkám chráněným UNESCO. Zajímavostí města je jediný památník připomínající tragédii černobylské jaderné elektrárny v celém Rusku.

Od Murmansk až po ruskou Karélii se jedná o nádhernou část Ruska, která rozhodně stojí za vidění a zatím bez davů turistů. I když na Solovkách se staví letiště, takže za pár let může být všechno jinak.

Text a foto: Jana Lemberková

Foto měsíce



Na křest náborové lokomotivy se do Prahy-Libně dostavila i všem známá sojka z Krkonošských pohádek. Tím jsme měli záruku, že se zpráva o této slávě rychle rozšíří. Povedený snímek Věry Drncové jsme vybrali jako zářijové foto měsíce.



Památník námořníkům, kteří zemřeli v mírových dobách. Připomeňme, že na palubě ponorky Kursk zahynulo 12. srpna 2000 v Barentsově moři 118 námořníků.