

Blíží se konec října a v kalendáři ČD Cargo to znamená jediné. Musíme se připravit na konferenci s našimi zákazníky. Jako již tradičně se uskuteční v Krkonoších a přípravy jsou již v plném proudu. Pro účastníky je připraven bohatý a zajímavý program. ČD Cargo nežije ve vzduchoprázdnu, a proto se naši obchodní partneři budou moci v odborných příspěvcích seznámit s vývojem ekonomiky u nás i v zahraničí, s aspekty státní dopravní politiky nebo s projekty a záměry SŽDC v následujících letech. Ekonomická situace, dopravní politika, stejně jako investiční stavební činnost spojená s výlukami, představují faktory, které budou nejen v příštím roce výrazně ovlivňovat naši činnost.

Druhý přednáškový blok je pak tradičně věnován ČD Cargo. V loňském roce zazněl na konferenci, z úst výkonného ředitele ČD Cargo Tomáše Tótha, závazek týkající se investic. Během uplynulého roku měli zákazníci možnost se přesvědčit, že to nebyla jen prázdná slova, ale že ČD Cargo svoje sliby plní. Co více, kromě úspěšné realizace obchodních případů, může naše partnery lépe přesvědčit o tom, že jsme spolehliví a seriózní dopravce, s kterým se vyplatí dlouhodobě spolupracovat.

Jsem přesvědčen o tom, že z Krkonoš budou všichni účastníci již 16. obchodní konference odjíždět spokojeni a ČD Cargo se i díky této komunikační platformě podaří v příštím roce naplnit jak představy zákazníků, tak podnikatelský plán.

Michal Roh



Gratulujeme výherci naší fotosoutěže ČD Cargo od jara do zimy. Stal se jím David Stanovský z Krnova se snímkem manipulačního vlaku pořízenou 26. června 2016 ve stanici Dětrichov nad Bystřicí. Podrobnější informace o fotosoutěži naleznete uvnitř Cargováku.

Na řízení provozu v České Třebové pracujeme jako tým

V dnešním Cargováku naleznete rozhovor s Martinem Svojanovským, ředitelem řízení provozu Česká Třebová. Operativní řízení provozu vlaků je úzce spjato s plánováním, proto se původně mělo jednat o dvojrozhovor. Z prostorových důvodů však odpovědi na stejné otázky, tentokrát z úst Martina Srpa, naleznete v listopadovém čísle.

► Své pozice jste se ujal v dubnu letošního roku. Jak zatím hodnotíte své působení? Co se Vám povedlo a kde naopak vidíte slabá místa?

Ředitelem řízení provozu Česká Třebová (ŘP ČT) jsem se stal v dubnu 2019 a musím říct, že to hodně změnilo můj život. Činnost a pravomoci na této pozici chápu jako příležitost vložit svoje myšlenky a nápady ve prospěch nejen naší firmy, ale i jednotlivých zaměstnanců ŘP ČT. A od toho se odvíjela základní priorita mé činnosti a první cíle, protože základem úspěchu v jakékoliv činnosti je tým. Takže prvními zásadami jsou trpělivost a důslednost v práci s lidmi. Každý na ŘP ČT musí znát, vnímat a pochopit náš společný cíl. Právě s podporou a uvědoměným zájmem jednotlivců můžeme naplnit představy a plány, které před nás staví současná situace. Nejedná se o práci od sedmi do pat-

nácti hodin, je to činnost, řečeno s nadsázkou, na 25 hodin denně.

Nestojím o žádných sto dnů hájení. Na síti ČD Cargo se denně pohybuje cca 450 vlaků a ty musí dojet. Takže

každodenní poctivá rutinní činnost a k ní nástavba směrem k zdravému rozvoji společnosti v nových podmínkách. To je můj cíl. A slabá místa? Těch je hodně. Člověk se v příslušné funkci

musí neustále učit a rozvíjet svoje dovednosti. Říct, že umím všechno a všemu rozumím, je hrozně jednoduché, povrchní a zavádějící. Takže úspěšné vyřešení každé pracovní situace musí být současně i zdrojem poučení pro další manažerský i osobní rozvoj.

► V rámci reorganizace byly činnosti „komoditních plánovačů“ převedeny do přímé působnosti O14. Jaký měl tento krok přínos?

Dlouhou dobu byla činnost „komoditních plánovačů“, oficiálně zaměstnanců skupiny produktových přeprav – O14/14, nedílnou součástí ŘP ČT. Nyní jsou zařazeni ve struktuře O14/1. Přínos tohoto kroku zřejmě lépe vyhodnotí pan ředitel Srp, ale z mého pohledu je to pozitivní změna. Pro provozní činnost ČD Cargo rozeznáváme dlouhodobé, střednědobé, krátkodobé plánování a operativní činnost při řízení provozní práce. Činnosti dlouhodobého a střednědobého plánu zajišťoval dříve odbor 14, krátkodobé plánování bylo doménou „provozu“. Převedení „komoditních plánovačů“ přineslo optimalizaci a odstranění některých duplicitních činností mezi střednědobým a krátkodobým plánem. Samozřejmě musela zůstat zachována těsná provázanost mezi „komoditními plánovači“ a dispečerským aparátem ŘP ČT, včetně zpětné vazby. Myslím si ale, že se to daří.



OBSAH

04

Lokomotivy řady 340

Bez tří lokomotiv řady 340, které vyrobily ČD ve spolupráci se Škodou Plzeň, si stále nedovedeme představit provoz na tratích do Summerau a Gmündu.



06

Cvičení v Červeném Potoce

Ve středu 18. září 2019 se v Červeném Potoce konalo cvičení hasičských a záchranných sborů. Do cvičení se zapojilo i ČD Cargo.



Na řízení provozu v České Třebové pracujeme jako tým

Dokončení ze str. 1

► Jak hodnotíte spolupráci se SŽDC v provozní oblasti a v oblasti plánování výluků?

Slovo výluka je v současné době strašák – a oprávněně. Nic nezpůsobí tolik škody ve vztahu k výsledkům provozu i celého ČD Cargo jako jedna „dobře naplánovaná“ výluka. Výluky na železniční síti plánuje a realizuje ve své kompetenci SŽDC. Je vedena svými úkoly a prostor pro připomínky dopravců je minimální.

Svoje priority v této oblasti dělíme na dvě části. Za prvé se jedná o eliminaci dopadů. Každá významnější výluka musí projít rozbořem očekávaných provozních následků. V rámci celé „čtrnáctky“ je potřeba přijmout potřebné kroky a včas o nich informovat všechny zúčastněné zaměstnance tak, aby byla účinnost provozních opatření co největší. Současně je nutné informovat o očekávaných dopadech prostřednictvím O16 obchodní úsek. Druhou a složitější částí je trvalá snaha o využití všech dostupných možností při prosazování zájmů ČD Cargo při plánování a realizaci výluk. Jedná se nejen o účast

našich zaměstnanců na oficiálních výlukových štábech, ale mezi mé první kroky v nové funkci patřilo i osobní navázání kontaktů s vedoucími zaměstnanci provozního úseku SŽDC s cílem prohloubení vzájemné důvěry a spolupráce.

► Je nějak propojeno operativní řízení na naší síti a v okolních zemích kde působíme? Jakým způsobem je organizována například předávka vlaků do Rakouska či Polska?

Pojem propojení operativního řízení s okolními zeměmi je poněkud zavádějící. Organizaci provozu v jednotlivých zemích zajišťují příslušní operátoři místní infrastruktury. Ti mají za partnery příslušné dopravce s licencí pro jejich území. Naším partnerem pro práci s vlaky v okolních zemích je vždy (pokud si vlak nevezeme sami na svou zahraniční licenci) příslušný zahraniční partnerský dopravce, který plánuje se svou infrastrukturou dle podmínek toho kterého státu. Na základě svých zkušeností tady vidím opět prostor pro osobní jednání. Hledejme spojení, ale současně dodržujme a respektujme systémovou práci.

Běžnou systémovou a rutinní práci pro organizování jízd přeshraničních vlaků zajišťují zaměstnanci O14/14 a příslušné Dispostelle, nadstavbou pak jsou osobní jednání a „horké linky“ směrem k střednímu provoznímu managementu příslušného zahraničního dopravce. Vzhledem k tomu, že nejsložitějším provozním partnerem je pro nás Polsko, tak i zde jsme navázali užší osobní vztahy a vzájemnou nadstandardní výměnu informací i se zástupci regionální infrastruktury na přechodech Chałupki a Petrovice. Účinnou pomocí je ve složitějších případech nebo kritických situacích i činnost jednotlivých zastoupení naší společnosti v sousedních státech, zejména v Německu.

► Možná to bude znít jako klišé, ale nedá mi to a zeptám se na komunikaci provozu s obchodem. Je podle vás dostatečná?

Vzájemná komunikace mezi provozem a obchodem se v poslední době zlepšila. Již vznikl zákaznického centra (dříve O19) přinesl první náznaky a změny realizované po 1. dubnu 2019 dávají prostřednictvím O16 další prostor pro rozvoj ještě těsnější spolu-

práce, a to i v osobní rovině. Vazba obchod x provoz musí být vyvážená v základní rovině důvěry obou složek a vzájemné spolupráce a dostatečné informovanosti. Obchod musí sjednávat zakázky s vědomím možností provozu a provoz musí trvale optimalizovat svou činnost k prioritám a cílům obchodní politiky společnosti a ceně za přepravu. Jiná cesta neexistuje.

► Od kvalitního plánování a organizace provozu se odvíjejí náklady na přepravu. Vnímáte v této oblasti nějaké rezervy?

Kvalitu plánování a organizace provozu je nutné rozdělit minimálně na dvě úrovně. Základní je odstranění nedostatků a chyb takzvaně na vlastním písečku. Jak jsem již řekl, úspěch se odvíjí od kvalitní činnosti celého týmu. Dodržením důsledné zpětné vazby a prvotní analýzy získáme informace a ty můžeme přenést zpět k odstranění rezerv u vlastních zaměstnanců. Každý z našich lidí si musí dostatečně uvědomit, že součástí práce s vlakem jsou i náklady na přepravu. Ne všichni to dostatečně chápou a to je úkol pro mne i celý náš tým. Poznatky získané z prvotní ana-

lýzy práce s vlakem současně slouží jako zdroj poučení z chyb i na úrovni širšího provozního okolí ČD Cargo pro tvorbu následných opatření. Druhou, snad ještě významnější úroveň, je rozvoj kvalitních informačních systémů pro řízení nejen provozní práce s vlaky, ale zejména systémové plánování celého obchodního případu a to s minimalizací podílu a ovlivnění lidským činitelem. V současné obtížné konkurenční situaci na dopravním trhu musí ČD Cargo často přijímat zakázky na hranici rentability. Právě komplexní řešení celé zakázky za optimálního využití výpočetní techniky může potom přinést i drobné úspory, které v součtu znamenají ekonomický zisk celé naší společnosti. A je dobře, že právě v poslední době vidím v této oblasti výrazný posun vpřed.

Závěr:

Tedy mým krédem pro další činnost je týmová práce s důsledným vedením lidí a podíl na plánovaném rozvoji komplexních a průřezových informačních systémů.

Připravil: Michal Roh

Foto: Michal Roh

Zkušební provoz prototypové lokomotivy 742.711

Lokomotivní park ČD Cargo prochází do značné míry omlazovací kúrou. Po pořízení 12 interoperabilních lokomotiv Siemens Vectron, klepají na dveře také první lokomotivy Bombardier Traxx MS3 a z jiného směru již přichází nové lokomotivy nezávislé trakce řady 744 a modernizované lokomotivy řady 742.71. Brzy se dočkáme i čtyř nových strojů řady 753.6.

V současné době je bedlivě sledován průběh zkušebního provozu první modernizované lokomotivy řady 742. Projekt na modernizaci, který představuje doposud jeden z největších projektů na obnovu lokomotivního parku v ČD Cargo, naplno běží od 22. listopadu 2018. V tento den byla k modernizaci předána do CZ LOKO lokomotiva 742.322. Brány výrobního závodu v České Třebové pak opustila 29. července 2019, již jako lokomotiva 742.711. A na začátku srpna došlo k zařazení do 5měsíčního zkušebního provozu, který tak bude, v souladu se smluvním harmonogramem, probíhat do konce letošního roku. Cílem zkušebního provozu je důkladné otestování funkčnosti prototypové lokomotivy v provozu a odladění případných nedostatků.

Prototypová lokomotiva je nyní nasazována na výkony v obvodu PJ Praha, konkrétně na obsluhu vlečky v terminálu Českých přístavů v Mělníku. Její hlavní náplní je proto těžký posun, včetně „vytahování“ sestavných vlaků o minimální hmotnosti 1 600 tun z přístavu do stanice Mělník. Nasazením modernizované lokomotivy bylo vyhověno požadavkům městské samosprávy ve vazbě na snížení hluku posunovací lokomotivy, jelikož obsluha terminálu probíhá přes spojovací kolej vedoucí městskou

zástavbou. Původní lokomotivy řady 742 vyznačující se výrazně vyššími hlukovými emisemi totiž svým provozem přispěly ke vzniku stížností ze strany občanů města, bydlicích u spojovací koleje, na nadměrnou hlukovou

výkony, a to zejména na pravidelné manipulační vlaky z Kolína do Časlavi a Skovic, odkud jsou přepravovány těžké betonové dílce do celé Evropy. Zároveň lokomotiva v čele manipulačních vlaků vyzkouší i profilově nároč-

Charakteristika lokomotivy již byla blíže popsána v červencovém čísle Cargováku. Lze tedy jen krátce shrnout, že modernizovaná lokomotiva má obrovský potenciál na absolutní znovuvzkříšení lokomotivního

pisník k připomínkám. Připomínky slouží nejen pro ČD Cargo, ale také pro výrobce lokomotiv CZ LOKO a jsou podkladem pro případné provedení úprav u následujících sériových lokomotiv. Odezvy od strojevedoucích jsou zatím převážně pozitivní, což jen stvrzuje přínos této lokomotivy v lokomotivním parku ČD Cargo.

Z provozního hlediska se zatím jako nejpalčivější problém, který způsobil i odstavení lokomotivy, ukázalo přehřívání rozvaděče R3 v průběhu teplého letního počasí. Lokomotiva pak byla při vysokých venkovních teplotách provozována s otevřenou kapotou v části umístěného rozvaděče. S příchodem chladnějšího počasí problém opadl a kapoty mohly být uzavřeny. Nicméně problém tím uzavřen nebyl. Ze strany dodavatele a jeho subdodavatele probíhá nápravné opatření v podobě výroby zcela nového rozvaděče, který dostal významných konstrukčních změn slibující odstranění dosavadních problémů. Dodání nového rozvaděče je ze strany CZ LOKO deklarováno nejpozději do konce října, kdy zároveň dojde k jeho výměně na lokomotivě. Po nabytí prvních zkušeností z provozu bude současně nutné optimalizovat funkčnost skluzových ochran a řízení dobíjení baterií včetně několika dalších drobnějších nesrovnalostí, přičemž veškeré tyto provozní připomínky jsou s CZ LOKO intenzivně řešeny.

ČD Cargo věří, že během zkušebního provozu budou „vyčtyhány všechny mouchy“ a že si lokomotivy 742.71 vybojují v lokomotivním parku velmi významné místo.

Text: David Jelínek

Foto: Michal Roh



Lokomotiva 742.711 při posunu v terminálu Mělník

zátěž. Výkony v mělnickém přístavu jsou pak také ideálním místem pro důkladné otestování lokomotivního kompresoru, který musí být schopen opakovaně naplnit vzduchová potrubí souprav kontejnerových vlaků o délce kolem 650 metrů.

Zkušební provoz lokomotivy se v průběhu října přesune na Kolínsko. Zde se lokomotiva dostane i na traťové

nejší tratě Kraje Vysočina. Bude tak otestován nejen trakční výkon, ale současně i elektrodynamická brzda při jízdě v klesání. V zimě pak lokomotiva zasáhne taktéž do výkonů dirigovaných PJ Brno. Během zkušebního provozu bude také průběžně testována funkčnost vícečlenného řízení prototypové lokomotivy, a to především s lokomotivami řad 753.6 a 744.

parku ČD Cargo v oblasti středně těžkého/těžkého posunu a středně těžké traťové služby. Moderní ovládací prvky a kultivované prostředí stanoviště nabízí strojevedoucím velmi příznivý komfort plně odrážející 21. století. ČD Cargo postupně proškuluje svůj personál pro obsluhu lokomotivy a obsluhujícímu personálu je také k dispozici na lokomotivě zá-

Vykládáme uhlí, nejen v Táboře

V krátké reportáži dnes zavítáme do města husitských tradic, do Tábora. Zdejší teplárna zajišťuje nejen výrobu tepla, ale i jeho následnou distribuci. Vznikla v roce 1969 delimitací od národního podniku TAPA Tábor. Akciová společnost Teplárna Tábor, (TTA) byla založena v roce 1994. TTA disponuje dvěma základními zdroji tepla.

V základním závodě, který je zavlečkován, je jako palivo používáno především hnědé uhlí. Druhý menší zdroj představuje plynová kotelna. Celkový instalovaný tepelný výkon

činí 208,85 MW. TTA produkuje rovněž elektrickou energii (instalovaný výkon je 19,55 MW). Vytápění z centralizovaného zdroje tepla patří mezi nejekologičtější způsob vytápění a přispívá výrazně ke zlepšení ovzduší ve městě. Teplárna v této oblasti v posledních letech proinvestovala částku přesahující 750 mil Kč.

Do teplárny v Táboře ročně přepravíme cca 70 tisíc tun uhlí. Obchodní případ jsme získali v roce 2013 díky lepší nabídce proti konkurenčnímu dopravci AWT. Zákazníka jsme přesvědčili nejen cenou, ale hlavně komplexností služeb. Přepravy již realizujeme



Vykládka uhlí do hlubinného zásobníku



Celkový pohled na teplárnu Tábor včetně vykládací koleje

téměř 7 let a k plné spokojenosti zákazníka. Když jsem zmínil komplexnost služeb, měl jsem na mysli, že dokážeme uhlí nejen přepravit z dolů do stanice určení, ale zajistit i obsluhu teplárenské vlečky a také vykládku paliva na hlubinném zásobníku.

Vlečka Teplárny Tábor se vyznačuje velice obtížnými sklonovými i směrovými poměry. V některých úsecích dosahuje stoupání až 33 %. Vlečka protíná frekventovanou Chýnovskou ulici, obsluhu přejezdu zajišťuje vlaková četa. Náročný je i průjezd vlečkového vlaku areálem společnosti AL Invest Břidličná – TAPA Tábor, kde na vlečkové koleji často parkují kamiony nakládající zde zboží. Je tedy zřejmé, že obsluha teplárenské vlečky není úplně jednoduchá. I proti jí kromě strojvedoucího zajišťuje vedoucí posunu a posunovač. Vozy jsou do teplárny přistavovány po skupinách v závislosti na počtu nasazených lokomotiv. Zpravidla zde bývají nasazené dvě lokomotivy řady 731, které do stou-

pání vysunou skupinu pěti vozů. Pokud je jeden z „favoritů“ nasazen na jiný výkon nebo je v opravě, zvládne jedna lokomotiva vysunout pouze vozy dva nebo tři vozy. Vše záleží také na počasí. Vykládka jednoho vozu řady Falls trvá několik vteřin, celý proces je však limitována rychlostí vynášecího pasu hlubinného zásobníku a také tím, zda jde uhlí rovnou „do spotřeby“ nebo na skládku. Není tedy divu, že vykládka 30ti vozového uceleného vlaku probíhá zpravidla dva dny.

V sousední Plané nad Lužnicí je vykládka uhlí rychlejší, za směnu se zde vyloží až 30 vozů. Jsou zde jednoduché sklonové poměry a také delší předávací koleje. Proto zde dostačuje obsazení 1+0. I zde je ročně zmanipulováno okolo 70 tisíc tun paliva. Na vykládku uhlí je proškolen 9 zaměstnanců PJ České Budějovice, PP Protivín, kteří se střídají v Táboře i Plané nad Lužnicí.

Text a foto: Michal Roh

Fotosoutěž ČD Cargo od jara do zimy

Letošní zájem fotografů o fotosoutěž nás velmi příjemně překvapil. Děkujeme za všechny snímky, které jste nám zaslali. Sešlo se jich přesně 578, což je opravdu úctyhodné číslo. Možná to bylo poměrně volným tématem umožňujícím nám zaslat celou škálu hezkých fotografií, možná je to tím, že lokomotivy a vlaky ČD Cargo jsou tak fotogenické.

Vítězem soutěže se stal David Stanovský s fotografií manipulačního vlaku ve stanici Dětrichov nad Bystřicí, druhé místo obsadil Miloš Chomjak se snímkem pořízeným mezi Pardubicemi a Opočinkem a na třetí příčce se umístil Michal Kutý. Tomu se podařilo zachytit krásnou zimní atmosféru na Českomoravské vrchovině. Na výherce čekají hodnotné ceny – poukázka na nákup v modelářském obchodě nebo zajímavá

hra s železniční tematikou. Všichni tři výherci pak budou mít možnost navštívit některé z našich SOKV. Pěkných fotografií se sešlo opravdu mnoho, proto

jsme se rozhodli drobnostmi odměnit i několik dalších přispěvatelů.

Vybrat ty nejhezčí fotografie opravdu nebylo jednoduché. O nic lehčí nebyl

ani výběr fotografií do stolního kalendáře ČD Cargo. Všichni, jejichž fotografie byly vybrány do stolního kalendáře, jej také po vytištění samozřejmě

obdrží. Věříme, že výhercům jsme udělali radost a budeme se těšit na vaše další fotografie.

Michal Roh



Představujeme lokomotivy ČD Cargo (22.) Lokomotivy řady 340

Jen málokterý dopravce se může pochlubit tím, že si vyrobil vlastní lokomotivní řadu. V České republice se to podařilo Českým drahám, jmenovitě DKV České Budějovice, dnes SOKV České Budějovice ČD Cargo. Toto DKV ve spolupráci se společností Škoda Dopravní technika, dnes Škoda Transportation, vyrobilo tři lokomotivy řady 340, které vznikly úspěšnou přestavbou lokomotiv řady 240.

Proč vlastně České dráhy k přestavbě přistoupily? Důvodem byla elektrifikace hraničního přechodu Horní Dvořiště – Summerau mezi Českou republikou a Rakouskem rozdílnými napájecími soustavami. V Rakousku jsou tratě elektrifikovány střídavou na-

prava lokomotivami řady 770 a 771. O hospodárnosti provozu na elektrifikovaném přechodu tedy nemohla být ani řeč.

Pro přestavbu bylo posuzováno několik možných lokomotivních řad. Uvažovalo se o přestavbě vycházející z lokomotiv řady 163 nebo 242, ale jako nejvhodnější byla nakonec zvolena řada 240. Soutěž o tuto zakázku vyhlásily České dráhy v červenci roku 2000 a v srpnu 2001 byla uzavřena smlouva s firmou Škoda. Projektová dokumentace byla zhotovena do léta 2002. Samotná přestavba byla realizována v českobudějovickém depu s využitím některých komponentů nově vyvinutých právě Škodovkou. Na rekonstrukci byly vybrány stroje 240.049, 055 a 062, které byly poté



Lokomotiva 340.049, již v modrém korporátním nátěru, čeká na odjezd z Horního Dvořiště.
Foto: Vlastimil Hybrant



Stroj 340.049 se vydává s Pn vlakem z Horního Dvořiště do Summerau.

Foto: Michal Roh ml.

pájecí soustavou 15 kV/16 2/3 Hz, zatímco na české straně je použita střídavá napájecí soustava 25 kV/50 Hz. Vzhledem k tomu, že České dráhy nevladnily žádnou elektrickou lokomotivu schopnou provozu na obou napájecích soustavách, musela být osobní doprava zajišťována dieselelektrickými lokomotivami řady 749 a nákladní do-

označeny řadou 340 při zachování původních inventárních čísel. První lokomotiva čísla 055 byla přistavena koncem roku 2001. Po přestavbě vyjela jako 340.055 v březnu 2003 a zahájila zkoušky. Na jaře 2004 prošla testováním na zkušební okruhu v Cerhenicích a od dubna téhož roku byla nasazena do zkušební provozu

v DKV České Budějovice. Mezitím proběhlo dokončení druhého stroje 340.049, který prošel zkouškami v Cerhenicích v červnu 2004. Modernizace třetího stroje čísla 062 skončila na podzim 2004 a všechny tři stroje byly následně nasazeny na výkony na železničním přechodu Horní Dvořiště – Summerau. V roce 2010 byl otevřen druhý jihočeský elektrifikovaný hraniční přechod na trati České Budějovice – Gmünd a řada 340 začala být nasazována i zde. Příležitostně se objeví také v čele vlaku až do domovských Českých Budějovic.

Zvenčí se lokomotivy lišily od řady 240 především modro-béžovo-červeným lakem, podle kterého byly lehce k poznání. Na lokomotivy byly dosazeny nové přepojovače, nové měniče palubní sítě 48 V a některých pomocných pohonů. Lokomotivy byly osazeny novým řídicím systémem BKS 1, který zahrnuje řízení výkonu i pomocných pohonů, jakož i jednotlivé ochrany. Ve výbavě dále přibyla elektronická rychloměrná souprava Metra LT a systém palubní diagnostiky. Rekonstruována byla i silová kabeláž. K odběru elektriny slouží dva polo-

motivy se dvěma koncovými stanovišti strojvedoucího a centrální strojovnou. Stanoviště jsou přístupná z obou stran. Na obou bočních jsou žaluzie a šest malých střešních oken. Pohon zajišťuje čtveřice trakčních motorů pevně uložených v podvozkových rámech a jejich krouticí moment je přenášen kloubovými spojkami Škoda. Lokomotiva je vystrojena ruční brzdou, samočinnou tlakovou brzdou soustavy DAKO DK-GP a přímočinnou brzdou. Ruční brzdou je brzděno vždy jen jedno dvojkolí přilehlého podvozku. Samočinná tlaková brzda je ovládána dvěma brzdíči DAKO BS2, přímočinná brzda brzdíči DAKO BP. Dvojkolí jsou brzděna oboustrannou špalíkovou brzdou. Stlačený vzduch vyrábí pístový triválcový dvoustupňový kompresor 3 DSK 100. Brzdovou soustavu doplňuje i odporová elektrodynamická brzda. Na rakouské soustavě je výkon lokomotivy omezen na 1 250 kW.

Po vzniku ČD Cargo lokomotivy 340 původně určené pro smíšený provoz včetně osobních a spěšných vlaků přešly plně do nákladního provozu. Na určených tratích se nic nezměnilo, takže je stále můžete potkávat na tratích do Summerau a Gmündu. Vzhledem k jejich malému počtu a ceně každého prototypu nejsou určeny k montáži evropského vlakového zabezpečovače ETCS. ČD Cargo již také vlastní jiné moderní lokomotivy schopné provozu v Rakousku. Přesto se s lokomotivami 340 budeme na tratích v rakouském příhraničí potkávat jistě ještě dlouhou dobu.

Petr Říha



Stanoviště strojvedoucího lokomotivy řady 340

Foto: Petr Říha

Základní technické údaje řady 340

Výrobce	Škoda Plzeň, DKV České Budějovice
Rok výroby	2003
Vyrobena ks	3
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'
Trakční systém	15 kV~16 2/3 Hz / 25 kV~50 Hz
Délka přes nárazníky	16 440 mm
Služební hmotnost	85 t
Regulace výkonu	odbočkami na primární straně transformátoru
Typ trakčních motorů	9 AL 4446 iP
Typ trakčního transformátoru	3 SLZ 61/5063/47
Max. tažná síla	255 kN
Trvalý výkon	3 080 kW
Maximální rychlost	120 km/h



Lokomotiva 340.062 při posunu s nákladními vozy ve stanici České Velenice.

Foto: Michal Roh ml.

Spolupráce se středními školami (2.)

Střední průmyslová škola, Ústí nad Labem, Resslerova 5, příspěvková organizace

Další smluvní školou, kterou bychom vám chtěli představit, je Střední průmyslová škola v Ústí nad Labem. Jedná se o jednu z páteřních škol Ústeckého kraje, které jsou propojeny tituly Fakultních škol: Elektrotechnické fakulty ČVUT v Praze, FSI UJEP Ústí nad Labem, Přírodovědecké fakulty UJEP Ústí nad Labem a Fakulty strojní TU Liberec.

Historie:

Stavba školy byla zahájena v roce 1906, vyučování na státní živnostenské škole započalo 3. října 1910. Postupně se škola rozrůstala o další budovy. Tak, jak přibývalo studentů, přibývalo i oborů, jež šlo na škole studovat. Současná podoba školy je výsledkem sloučení dvou původně samostatných vzdělávacích organizací. Střední průmyslové školy strojní a elektrotechnické a Střední školy elektrotechniky a spojů, které od spojení 1. září 2012 nesou název Střední průmyslová škola, Ústí nad Labem, Resslerova 5. Škola má dvě střediska a to Resslerova a Stříbrníky. V příštím roce oslaví 110. výročí svého založení.

Současnost:

S cílem dozvědět se aktuální informace o škole, pozvali jsme k rozhovoru současné vedení školy, a to jmenovitě ředitele školy Mgr. Bc. Jaroslava Mareše, statutárního zástupce ředitele Ing. Vlastimila Sekala, zástupce ředitele školy Mgr. Bc. Pavla Nováka a Ing. Bc. Martina Tůmu.

► V čem je vaše škola jiná než ostatní školy podobného typu?

Slova se ujal pan ředitel Mareš: „Tak předně, asi bych začal krédem naší školy. Je jednoduché a v tom je jeho síla. Každý žák si na naší škole ke vzdělání dojde podle svých možností a schopností. Naše škola je polyfunkční a nabízí chlapcům i dívkám vzdělávání v několika studijních i učebních oborech. V oborové skladbě se specializujeme na obory elektrotechnické, strojírenské, logistické, dopravní a velice žádané obory informačních technologií. Víceúrovňové vzdělávání je zajištěno studijními obory s maturitou, učebními obory s výučním listem a dálkovou formou učebních oborů, která je v poslední době velmi populární. Mezi řadou oborů je vzájemná vertikální a horizontální propustnost.“

► Co znamená ta vertikální a horizontální propustnost?

„To znamená, že žáci mohou v případě nevhodné volby oboru nebo náročnosti



Hlavní budova SPŠ Ústí nad Labem, Resslerova 5 Foto: Archiv SPŠ

studia přestoupit na jiný obor, tj. nastáčí na maturitní studium, přeždu na učební obor, platí to i obráceně. Anebo, tento studijní obor mi nevyhovuje, zažádám o změnu studijního oboru.“

► Tak to je velká výhoda. Napadá Vás ještě nějaká?

„Určitě,“ přidává se Ing. Tůma. „Máme velmi úzkou spolupráci s firmami z blízkého i vzdálenějšího okolí. O absolventy naší školy je velký zájem ze strany zaměstnavatelů. Škola je pětinašobným vítězem a držitelem titulu „DOPORUČENO ZAMĚSTNAVATELI“, který uděluje klub zaměstnavatelů škole, která nejlépe v kraji připravuje žáky do profesního života. Zároveň jsme držiteli titulu „Dobrá škola“, který v minulých letech uděloval Ústecký kraj.“

► Můžete nám uvést nějaký konkrétní příklad pro představu?

„Naše škola je akreditovaným střediskem pro získání prestižního mezinárodního osvědčení ECDL (Mezinárodní standard pro digitální znalosti a dovednosti). Absolventi elektrooborů mohou na závěr studia získat kvalifikaci podle § 5 a 6 vyhlášky č. 50/1978 Sb. Žáci oboru dopravní prostředky mohou získat za výhodných podmínek při výuce řídicí průkaz na nákladní automobil (skupina C). V oboru strojírenství se učí CAM systémy v učebně CNC strojů a CAD systémy v učebně počítačové grafiky. Výuka informatiky probíhá v počítačových učebnách a výuka jazyků ve speciálních učebnách s podporou využití

multimédií při výuce. Škola je držitelem ceny Evropské kvality v projektu Comenius – Vocex – mezinárodní výměna studentů,“ dodává Ing. Tůma.

► Dnešní svět mladých lidí je plný IT, snad každý student je vlastníkem smart mobilu. Jak škola udržuje krok v této oblasti?

„Myslím si, že naše škola patří k lídrům v této oblasti,“ odpovídá ředitel školy. „Samozřejmě jsme závislí na financích od zřizovatele, kterých není nikdy dost. Obzvláště v oblasti IT, kde vývoj jde mílovými kroky vpřed. Ale není to jen o penězích, je to i o nápadech, jak finance využít. Asi jste si všiml, že na chodbách máme monitory – školní informační systém, kde žáci vidí nejen rozvrh hodin jejich třídy, ale také spousty dalších informací, které se týkají jejich života ve škole. Samozřejmě máme i interní systém, který zase slouží pedagogům v jejich přípravě i práci ve škole. Celá škola je pokrytá WIFI free, vybavení učeben nás stojí statisíce, ale to se nedá nic dělat, musíme a chceme držet krok s dobou.“

► Na chodbě školy jsem zaslechl studenty, jak se bavili o kovárně, vy tady máte takové zařízení?

„Ano, máme,“ ujímá se slova Ing. Sekal. „Je zde plně vybavená kovárna se dvěma výhněmi. Studenti si na vlastní kůži vyzkouší a naučí se základy kovářského řemesla. Zpočátku mají studenti vždy odstup, přeci jenom teplota ve výhni je velmi vysoká, při chybě může vzniknout úraz s následky na celý život. Ale musím zaklepat, žádné velké zranění jsme zde neřešili, drobné popáleniny si ale pár studentů už domů odneslo. Nicméně, naprostá většina studentů je nadšená, že mají možnost na naší škole si toto úžasné řemeslo vyzkoušet a považují to za perfektní zpestření výuky.“

► A co mimoškolní aktivity? Jak se vaši studenti prezentují na veřejnosti?

„Škola má velkou řadu aktivit, kterými se může prezentovat na veřejnosti. Její výčet by byl velmi dlouhý. Naším největším letošním úspěchem byla účast na Mistrostvích světa středních škol v plavání v Rio De Janeiro. Ve velké konkurenci zemí z celého světa si SPŠ Resslerova vedla velmi dobře. V individuálním hodnocení se může naše škola pochlubit dvěma ti-

tu stredoškolských mistrů světa v plavání pro rok 2019. Škola také organizuje soutěž „A je to“ pro žáky základních škol. V loňském roce se zúčastnilo 12 škol, celkem 48 chlapců a děvčat, kteří soutěžili v disciplínách blízkých oborům, které se studují na naší škole,“ vyjmenovává aktivity Ing. Novák.

► Po škole si se rozhodl nastoupit do naší společnosti. Proč?

„Tak prvotní impulz byla odborná praxe, kterou jsem tady absolvoval. Firmu jsem si „očichal“ zevnitř. A to je hodně důležité. V době internetu, multimedií a sociálních sítí jste zavaleni informacemi, které ne vždy jsou pravdivé, spousty firem hodně slibuje, ale realita může být jiná. ČD Cargo vnímám jako perspektivního zaměstnavatele, se silným zázemím, kde mám budoucnost. Jako budoucího strojírníka mne samozřejmě zajímá i plán obnovy hnacích vozidel a hlavně Vectron.“

► V současné době jsi v kurzu na strojevedoucího v České Třebové. Popiš ho pár větami.

„Už tři týdny po nástupu do firmy, jsem byl vyslán na kurz strojevedoucího. Přesto, že jsem v kurzu nejmladší, roz-



Budoucí strojevedoucí Jakub Kouček, letošní úspěšný absolvent SPŠ Ústí nad Labem Foto: Petr Tobiáš

Využil jsem příležitosti a udělal také krátký rozhovor s čerstvým absolventem této školy Jakubem Koučkem.

► Jakube, letos jsi ukončil studium na SPŠ v Ústí nad Labem. Jak se ti studovalo na této škole?

„No, u mě to bylo trochu složitější. Začal jsem studovat dopravu a logistiku, maturitní obor, ale bylo to spousty teorie, chyběla mi praxe. Tak jsem po roce přešel na učební obor elektrikář – silnoproud. Škola mi to umožnila, tak jsem to využil. V průběhu studia jsem se potkal s člověkem, který mě doslova nadchl pro práci strojevedoucího. Začal jsem se daleko víc zajímat o tuto profesi, naplno jsem se věnoval vybranému oboru, s jasnou perspektivou práce na železnici.“

Teď zpětně musím uznat, že odborná výuka ve škole je opravdu na vysoké úrovni. Moc rád vzpomínám na profesora Havla, který nás dva ročníky učil,

hodně to nepocituji jako handicap. Mám znalosti z elektra, takže kolegům jsem schopen dovysvětlit, co jim není úplně jasné, ale platí to i opačně. Jsou zde kolegové s praxí na dráze a těch se zase ptám já. Jinak ubytování a stravování je zde na vynikající úrovni. Jsme tady prima parta, co má společný cíl, a to úspěšně absolvovat kurz. A navíc se nám dostalo důkladné přípravy od pana Pokorného ze zdejší provozní jednotky.“

► Jak vidíš svoji budoucnost?

„Chci být profesně na úrovni, takže rozhodně další kurz, tentokrát na elektrickou trakci. Přestože na strojevedoucí nepotřebuji maturitu, tak si ji chci určitě dodělat. Vzdělání je důležité.“ Velmi rád cestuji, tak se chci i jazykově vybavit. Angličtinu jsem měl ve škole, ale tady na severu je důležitá němčina. ČD Cargo nejenom, že jezdí do Německa, ale také organizuje jazykové kurzy, takže bych ji mohl využít i profesně.“

Petr Tobiáš



Unikátní, plně vybavená kovárna se dvěma výhněmi je chloubou školy.

Foto: Archiv SPŠ

Přeprava briket do Ostrova nad Ohří

V neděli 22. září 2019 přijel do Ostrova nad Ohří ucelený vlak sestavený z osmatřiceti dvounápravových privátních samovysypných vozů řady Fcs ložených hnědouhelnými briketami pro drobný prodej v podkrusnohorském a karlovarském regionu.

dovozem, především z Německa. Zde jsou brikety například vyráběny v energetickém kombinátu Schwarze Pumpe v Dolní Lužici. Hlavní činností tohoto závodu je úprava zdejšího vytěženého hnědého uhlí na uhlí energetické, přičemž výroba briket je de facto vy-

skupiny LEAG. Německý provozovatel hnědouhelných elektráren a dolů LEAG je vlastněn společností EPH a PPF. Je tedy logické, že celý obchodní případ zastřešila firma EP Cargo.

Vzhledem k tomu, že v textu je zmiňován název země Dolní Lužice, dovolíme si na tomto místě malé historické odbočení a něco si o této části Německa říkeme. Lužice, německy Lausitz, hornolužickosrbsky Łužica a dolnolužickosrbsky Łužyca, je historické území rozdělené dnes mezi Německo (většina území), Polsko a Českou republiku. V rámci Německa je rozdělena mezi spolkové země Sasko a Braniborsko a polská část mezi Dolnoslezské a Lubušské vojvodství. Česká část Lužice se rozkládá v okresech Jablonec nad Nisou, Liberec a Děčín, a to v rámci povodí Lužické Nisy, resp. Odry. Historicky se území Lužice rozkládá podle toku Sprévy, a tedy dělí se na Horní Lužici, která je blíže Čechám, a Dolní Lužici která leží severněji. V německé části Lužice dodnes žijí potomci původních Slovanů, Lužických Srbů. Není bez zajímavosti, že během



Příprava na vykládku

20. století, především v dobách po 1. a znovu po 2. světové válce si tehdejší Československo činilo z historických důvodů nároky na připojení Lužice ke svému území, ale z různých důvodů k tomuto nikdy nedošlo.

Ale zpět k přepravě briket – ucelený vlak byl po svém nedělním příjezdu do Ostrova nad Ohří postupně během

pondělí 23. a úterý 24. září přistavován po skupinách čtyř vozů na místo vykládky na vlečce. Omezení na čtyři vozy je dáno jednak délkou vykládacího místa, a též uspořádáním kolejíste vlečky, konkrétně sjízdou délkou kusé koleje před úvratovou výhybkou koleje k vykládacímu místu. Brikety zde byly vyloženy s určením pro další rozvoz po silnici ke konečným zákazníkům, a to částečně přímo do nákladních automobilů, a částečně s meziskladováním na ploše přilehlého areálu.

Určitě též není bez zajímavosti, že vlečka v Ostrově nad Ohří byla po dlouhých letech nečinnosti znovuobnovena teprve v samotném závěru loňského roku a kromě popisované přepravy briket jsou na ní realizovány přepravy tříděného uhlí z Ledvic a v menší míře též z Třebušic. Doufáme, že vzhledem k obchodnímu potenciálu briket jakožto alternativy k tříděnému hnědému uhlí nezůstane tato přeprava jedinou a bude se v blízké i vzdálenější budoucnosti opakovat.



Přistavba první čtveřice vozů na vlečku 23. září 2019

Brikety – nejen hnědouhelné – se používají jako alternativní palivo k tříděnému uhlí, a jsou kromě hnědého uhlí, resp. hnědouhelného prachu, vyráběny i z řady dalších materiálů, a to např. dřeva, slámy, energetických rostlin nebo recyklovaného papíru (včetně z oběhu vyřazených bankovek). Odesílací stanicí vlaku bylo německé Sprewitz, a na české území vstoupil labskou soutěskou u Děčína.

Vzhledem k tomu, že brikety jsou v České republice stále ještě populárním palivem, a zároveň již byla jejich výroba v českých produkcích zastavena (jako poslední ukončila jejich výrobu v roce 2010 Sokolovská uhelná), je jejich spotřeba dnes kryta výhradně

užití a zpracování při této činnosti vzniklého uhelného prachu. Určitou zajímavostí je, že německé brikety jsou vyráběny za použití umělých pojiv, kdežto české bývaly vyráběny pouze vysokým tlakem při lisování prachu.

Pro výrobu briket je ve Schwarze Pumpe (dolnolužickosrbsky Carna Plumpa) využíváno asi pět procent vytěženého uhlí, konkrétně jde o lignit z dolů Welzow-Süd (Wjelcej) a Nochten (Wochozy), který se vyznačuje velmi nízkým obsahem popela a síry. Moderní odprašovací systémy pak zajišťují zpracování s nízkými emisemi nečistot a výroba briket tak nezatěžuje životní prostředí. Doplňme, že briketárna ve Schwarze Pumpe je součástí



Z Německa byly do Ostrova přepraveny brikety tradiční značky Rekord.

Text a foto: Martin Boháč

ČD Cargo účastníkem cvičení IZS

Ve středu 18. září 2019 se v dopravně Červený Potok na trati Dolní Lipka – Hanušovice konalo takzvané součinnostní cvičení hasičských a záchranných sborů, jehož tématem byly likvidace následků dopravní nehody na železničním přejezdu. Při fingované nehodě došlo ke srážce autobusu a nákladního vlaku; v autobusu došlo ke zranění osmi osob a z cisternového železničního vozu došlo k úniku nebezpečné látky.

Do cvičení se zapojilo devět jednotek požární ochrany, z toho jedna jednotka z Polska a jedna jednotka Správy železniční dopravní cesty a Zdravotnická záchranná služba Pardubického kraje. Cvičení se konalo v rámci programu „Bezpečné pohraničí“ a zapojilo se do něho i ČD Cargo, které zapůjčilo a dopravilo na místo cvičení cisternový vůz, na kterém byla nacvičována likvidace úniku nebezpečných látek a jednotkou hasičů SŽDC i nakolejení tohoto vozu po nehodě.

Cvičení začalo v 9:00 hod. na radnici v Králíkách bráfníkem, na kterém byli



Nakolejování cisterny hasiči SŽDC

zástupci účastníků cvičení i jeho hostů a pozorovatelů seznámeni s jeho průběhem a organizačními a bezpečnostními opatřeními. Poté následoval pře-

sun do dopravny Červený Potok. Chvilí před desátou dopolední přijel manipulační vlak ČD Cargo, který jednak provedl obsluhu zdejšího nákla-

diště dřeva výměnou ložených vozů Eas za prázdné, ale především přivezl cisternu, která posloužila k nácvičení eliminace úniku nebezpečné látky –

v tomto případě kyseliny chlorovodíkové – a zabránění kontaminace životního prostředí. Pak již nic nebránilo zahájení cvičení, které začalo příjezdem záchranných vozidel z návětrné strany vytyčení nebezpečné zóny, zjištěním druhu nebezpečné látky a zhodnocením možnosti likvidace havárie s použitím přítomných sil a prostředků. Následovalo povolání speciálních sil a prostředků, uzavření místa havárie, vytyčení tylového prostoru, a vytyčení dekontaminovaného stanoviště. Po této přípravné fázi následovalo vyproštění raněných z havarovaného autobusu v nebezpečné zóně, vybudování trojnásobné protipožární ochrany vodou, pěnou a práškem, zabránění šíření havárie pomocí záplat, uzavřením ventilů a ohrazením. Na závěr cvičení, které skončilo po necelých dvou hodinách zhruba v 11:45 hod., bylo jednotkou SŽDC předvedeno již v úvodu zmíněné nakolejení vykolejené cisterny, které bylo simulované provedeno zvýšením jednoho podvozku specializovaným zařízením nad koleje a jeho opětovným usazením zpět.

Text a foto: Martin Boháč

Sportovní hry 2019

Tradice pořádání sportovních her sahá již do roku 2008, kdy se konal jejich první ročník. Zůstaňme ještě chvíli historicky naladěni a připomeňme si, že prvních pět ročníků se konalo ve sportovním komplexu Zruč-Senec u Plzně. V dalších letech se akce přesunula do Železných hor k sečské přehradě, nejprve do multifunkčního areálu hotelu Jezerka a poslední dva ročníky do téměř rodinného prostředí hotelu Kraskov.

všem osmi sportovními disciplínám. Sportovní nadšenci mohli vybírat z tenisu a stolního tenisu, plážového volejbalu, pétanque, bowlingu, minigolfu či dvou zbrusu nových disciplín – letní variantě biatlonu či obřího terče.

I v pohodové atmosféře byl znát sportovní duch a snaha každého o co nejlepší výsledek. Není však vůbec podstatné, kdo a jak se umístil. Cílem sportovních her je primárně prohlubování a utužování vztahů se zákaz-



Tuhé boje probíhaly na plážovém kurtu.

lení v podobě předávání pohárů a cen těm nejlepším. Těto úlohy se zmocnila obchodní ředitelka Vlasta Slavíková spolu s členem představenstva pověřeného řízením úseku obchodu Bohumilem Rampulou. Na úplný závěr pak nechyběla večerní diskotéka, kde

mnozí dokazovali, že jejich rezervoár sil je téměř nekonečný.

Při loučení jsme si všichni mohli jen popřát sportu zdar a za rok opět na shledanou!

Zdeněk Šiler

Foto: Archiv ČD Cargo



Vyhlášení vítězů bylo příjemným zakončením sportovní her.



Vojtěch Bernatský opět přispěl k rodinné atmosféře.

Akce je primárně určena pro obchodní partnery a zákazníky ČD Cargo, kteří se při sportovním zápolení setkávají s našimi obchodními manažery a samozřejmě i se zástupci vedení společnosti. Letos při 12. ročníku dorazila do Kraskova téměř stovka účastníků, které přivítal a celým dnem provázel moderátor Vojtěch Bernatský. Počasí téměř jako na objednávku prálo

níky, kteří oceňovali nejen možnost odpoutat se od každodenních pracovních povinností a stresů, ale i možnost při neformálních setkáních prodiskutovat i některá témata plynoucí ze vzájemných obchodních vztahů. A toto posláni sportovní hry dlouhodobě bezesbytku naplňují.

Nebyla by to však ta správná sportovní akce, aby neměla svoje vyvrcho-

Slavnostní otevření nové haly

Za účasti ministra dopravy České republiky JUDr. Vladimíra Kremlíka byla 9. října 2019 slavnostně otevřena nová hala pro opravy železničních vozů v areálu SOKV Ústí nad Labem.

Přestřižení pásky se pak kromě ministra dopravy ujali i předseda představenstva ČD Cargo pan Ivan Bednárik, MBA, člen dozorců rady ČD Cargo pan Radek Nekola a zástupce dodavatele, společnosti Metrostav, Ing. Petr Ort. Podrobnosti týkající se nové haly jsme přinesli v jednom z předcházejících čísel Cargováku. Jen připomeňme, že celá stavba byla zahájena

28. května 2018 podpisem smlouvy s dodavatelem a v polovině července letošního roku byl v hale zahájen zkušební provoz. Díky realizované investici v hodnotě 61,147 mil. Kč se navýší počet revizních oprav realizovaných vlastními kapacitami až o 40 %. Kvalitativně se vylepší také opravy dvojkolí a podvozků vozů.

Ministr dopravy Vladimír Kremlík si poté v doprovodu Ivana Bednárika novou halu prohlédl a seznámil se s technologií oprav nákladních vozů na tomto moderním pracovišti.

Text a foto: Michal Roh



Ze zahraničí

SLOVENSKO

Příspěvek na obnovitelné zdroje elektřiny

Dopravce ZSSK Cargo uvažuje o možné úspoře na trakční elektřině. Firma ročně platí za elektřinu více než 30 mil. EUR, větší část z této částky jsou pak distribuční poplatky, ve kterých jsou zahrnuty různé položky. Jednou z položek na faktuře za elektřinu je podpora výroby elektrického proudu z obnovitelných zdrojů. Železniční doprava je přitom zelenou formou dopravy, proto není logické, aby byla nucená podporovat obnovitelné zdroje. Cargo se snaží najít možnost čerpat podobnou slevu, jakou měli firmy Slovalco, Fortischem, Duslo nebo OFZ. Osvobozením od zeleného tarifu tyto firmy na elektřině ročně ušetří 100 milionů EUR.

Zkušební jízdy Vectronů ve více-násobné traci

V druhé polovině září se uskutečnily zkušební spojení dvou lokomotiv řady 383 Vectron a jejich řízení z jednoho stanoviště. Tato řada je konstruována pro jízdu ve dvojici a v Rakousku takto bezproblémově jezdí. V případě úspěchu zkoušek by ZSSK Cargo uspořilo práci strojvedoucích a také postrkové lokomotivy na Slanci a na Štrbě. Po statických zkouškách spárování Vectronů 18. září následovala ve dnech 19. a 20. září 2019 jízda spojených lokomotiv 383.205 + 206 v trase Bratislava – Čierna nad Tisou – Leopoldov.

ŠVÝCARSKO

Rušení míst s výpravním oprávněním

SBB Cargo v prosinci uzavře 59 míst s oprávněním pro podej a výdej vozových zásilek na své síti. SBB Cargo prozkoumala více než polovinu z 344 lokalit a výše uvedené označila za ty s nejslabším provozem. Tato místa již nebudou od prosincové změny grafikonu otevřena pro nakládku a vykládku vozových zásilek. Rozhodnutí učinilo SBB Cargo kvůli nízké poptávce po ložných manipulacích v těchto bodech.

Michal Roh
Zuzana Kovačová

Podzim ve VPN Family neznamená žádné zahálení nebo špatnou náladu z ubývajícího sluníčka. Po celé toto období pro vás připravujeme zajímavé akce, ve kterých můžete ušetřit a tyto prostředky pak využít na podzimní zážitky, které na vás určitě čekají.

HBO až do konce roku ZDARMA

Nevyužíváte ještě chytrou internetovou televizi Kuki TV? Využijte naši předvánoční akci s HBO na Kuki Menší nebo Kuki Větší. Prozkoumejte svět televizní zábavy, vyberte si k základní nabídce až ze 140 programů, které můžete zhlédnout kdykoliv zpětně až 7 dní na 5 mobilních zařízeních. Díky Kuki TV ani nemusíte řešit výměnu vaší starší televize bez podpory DVB-T2. Noci se prodlužují a Vánoce jsou před námi, a proto je ten pravý čas na výhodnou Kuki TV. Novým zákazníkům a těm, kteří přejdou z Kuki Start na Kuki Menší/Větší, nabízíme balíček HBO v hodnotě 250 Kč do konce roku ZDARMA.

Představujeme nové tarify ve VPN Family – Vodafone

7kačka

Přicházíme se SIM kartou 7kačka, nejlevnějším tarifem, který jste kdy viděli. Za 7kačku zaplatíte rovných



7 korun měsíčně, díky kterým máte volání 1 Kč za minutu a 1 Kč za SMS. Tato finančně nenáročná volba je určena především pro školáky a ty, kteří telefon využívají jen příležitostně. 7kačka je inovativní řešení, které šetří čas i peníze na rozdíl od zastaralých dobíjecích karet.

Šetřím

Nový tarif VPN Family s paušální cenou **70 Kč**. S tarifem Šetřím získáte 20 minut volání, 20 SMS a 100 MB dat zdarma. Po vyčerpání volných jednotek platí stejná pravidla jako pro **7kačku**. Volání a SMS do všech sítí v České republice za 1 Kč s možností nastavení až 5x autodokupů 50 MB dat.

Ve VPN Family dále najdete

Máme samozřejmě i další výhodné hlasové tarify a to u dvou operátorů VPN Family – O2 a VPN Family – Vodafone. Záleží jen na vás, jaký tarif si z naší nabídky vyberete. A pro ty, kteří potřebují internet v mobilu nebo tabletu, máme nabídku datových tarifů od 50 MB až do 100 GB.

Více informací o VPN Family a aktuálních akcích naleznete na portálu family.cdt.cz, anebo nám zavolejte na Zákaznické centrum 972 326 459.

Den železnice 2019 v Lužné u Rakovníka

Měsíc září je tradičně měsícem oslav práce všech železničářů. Oslavy této profese odstartovalo politické rozhodnutí v polovině padesátých let minulého století, kdy byl den 27. září prohlášen „Dnem československých železničářů“. Tento den je zároveň výročním dnem první jízdy vlaku s přepravou cestujících na trati Stockton – Darlington z roku 1825 pod vedením anglického vynálezce a konstruktéra parních lokomotiv George Stephensona.

Již každoročně proto železničáři v měsíci září představují nejen velmi zajímavou historii železniční dopravy, ale seznamují veřejnost i se současnou

ním O10 GR za spolupráce s kolegy z PJ Praha, těšil opět velké pozornosti, účastníci si mohli s komentářem strojvedoucího prohlédnout lokomotivu 363.506, která se od září tohoto roku pyšní novým náborovým polepem.

O víkendu 21. a 22. září 2019 byl uspořádán velkolepý Den železnice v Muzeu ČD v Lužné u Rakovníka, kde naše společnost byla jedním z hlavních partnerů. Představení ČD Cargo a pozvánka k naší expozici byla promítána na velkoplošné obrazovce umístěné před hlavní opravnu. Oslavy byly rozděleny do čtyř sekcí – Svět historie, Svět změny, Svět zábavy a Noční show. Letošní Den železnice byl také oslavou 20. výročí železniční expozice v Lužné.



Představení lokomotivy 354.195 na točném muzeu v Lužné u Rakovníka

Foto: Jiří Vorel

situaci a vývojem. S postupným uvolňováním pohledu zejména na utajované a střežené oblasti železniční dopravy jsou návštěvníkům v době oslav zpřístupňovány provoz, které dříve byly „veřejnosti nepřístupné“. Návštěvníci oslav se tak mohou podívat do služebních prostor a na práci profesí, které byly dosud běžným lidem skryty. I to přispívá k tomu, že si lidé uvědomí, jak odpovědná a mnohdy vyčerpávající je práce železničářů. Současné oslavy Dne železnice jsou regionálně pořádány v různých oblastech naší republiky. Pořádají je České dráhy, přičemž ČD Cargo, jakožto člen Skupiny ČD, bývá jejich pravidelným partnerem. I letošní září bylo v naší republice měsícem oslav romantické, ale náročné práce železničářů.

V sobotu 7. září 2019 se ČD Cargo zúčastnilo na vlakovém nádraží Praha-Smíchov dalšího ročníku Pražského železničního dne, který byl propojen historickými i moderními vlaky, tramvajemi a autobusy s další akcí – Regionálními dny PID, které se konaly při příležitosti 25 let od integrace veřejné dopravy v oblasti Hostivice do systému Pražské integrované dopravy. Na smíchovském nádraží se náš stánek, obsluhovaný zaměstnaneckým odděle-

V sekci „Svět historie“, která se prezentovala hlavně na točném a v přílehlé rotundě, si návštěvníci mohli prohlédnout historické provozní exponáty, ke kterým byl během několika otočení na točném podán zasvěcený komentář k jejich historii a technickým parametrům. Šlo nejen o provozní parní lokomotivy, ale i o další skvosty z oblasti motorové



Stánek ČD Cargo byl po oba dny obklopen návštěvníky.

Foto: Jiří Vorel

vozby, mimo jiné elegantní Stříbrný šíp M 260.001 vyrobený v roce 1938. Absolutní špičkou byla parní lokomotiva „heligon“ 414.096 vyrobená v roce 1906, která byla letos opětovně zprovozněna ve 113. roce své existence. V jednotlivých stáncích výtopy si bylo možné prohlédnout ostatní neprovozní



Rekordmanka 124.601

Foto: Josef Hevera



Zaslouženou pozornost budil zprovozněný „heligon“ 414.096. Foto: Jiří Vorel

exponáty, například legendární parní lokomotivu „mikádo“ 387.043, jejíž „sestra“ s číslem 18 si spolu s Jaroslavem Marvanem zahrála hlavní roli ve filmu Železný dědek z roku 1948. Mnoho dalších exponátů bylo možno vidět na kolejích pod širým nebem nebo v halách, kde probíhá jejich oprava. Chybět nesměly ani jízdy historických vlaků po okolních tratích. Po stanicích se bylo možné svést parním vozem Komarek M 124.001 z roku 1903. „Svět změny“ představil například posunovací lokomotivu Effi-Shunter pro posun ve stanicích, ale i na průmyslových vlečkách a speciálních drahách. Dále byla k vidění i „rekordmanka“ – elektrická lokomotiva 124.601-6 (E 469.3030), která na Železničním zkušebním okruhu v Cechenicích dosáhla 5. září 1972 rychlosti 219 km/h. Nechyběl ani zmodernizovaný osobní vůz 1. třídy ARmpee poskytující cestujícím maximální komfort, vybavený elektronikou a bistroem. „Svět zábavy“ reprezentoval zejména úzkorozchodný parní vláček, kterým

se mohly svést děti na malém okruhu. Pro děti zde ale byly i další aktivity – skákací hrad, malování na obličej, dětský stan – a děti se mohly vyfotografovat s maskotem ČD Elfíkem.

Po oba dny byly pro návštěvníky připraveny dvě denní přehlídky několika exponátů komentované Pavlem Cejnarem. Pro ty, kteří měli štěstí při nákupu vstupenek na internetu a vyčkali v sobotu až do setmění, byla jako „třešinka na dortu“ připravena velkolepá „Noční show“. Pohledy na historické exponáty, které jsou za pomoci laseru a dalšího speciálního osvětlení nasvíceny na točném, byly nejen velkým zážitkem, ale i ojedinělou možností pro všechny fotografy k získání nádherných a nezvyklých záběrů.

Při těchto akcích je zcela samozřejmé, že nejen hlavní pořadatel, ale i partnerské organizace chtějí prezentovat svoji práci. ČD Cargo, jakožto jeden

z roku 1967, která byla kompletně zrekonstruována a opatřena dobovým náterem. Návštěvníci mohli absolvovat komentovanou prohlídku, kterou si velmi pochvalovali. Tu nezajišťoval nikdo jiný než oblíbený youtuber Andy, strojvedoucí z PJ Praha, který měl mezi návštěvníky akce mnoho příznivců.

Ve stánku, který byl v režii zaměstnaneckého oddělení O10 GR, pak byly zodpovězeny všechny otázky týkající se zájmu o práci v naší společnosti a i zde si účastníci mohli vylosovat drobné upomínkové předměty; děti si o předměty zasoutěžily. Velkému zá-



Na návštěvu se do Lužné u Rakovníka přijel podívat i „hektor“ z NDR.

Foto: Josef Hevera

z hlavních partnerů dne železnice představil návštěvníkům svoji bohatou a zajímavou činnost v prostoru světa změny. Vozový park byl zastoupen moderním čtyřnápravovým krytým vozem s posuvnými bočními stěnami a přestavitelnými vnitřními přepážkami řady Habbillns. Ve voze byla umístěna expozice o naší činnosti, hrací dětský koutek a kolo štěstí, kde bylo možno si „vytočit“ náš reklamní předmět. Dalším exponátem byla elektrická lokomotiva 122.001 (E 469.2001)

jmu a silnému větru odolávala naše fotostěna. Vzniklo zde mnoho nejen rodinných fotografií; k dispozici byla plážová lehátka, velké papírové modely Vectrona a vozu s nástavbami Inno-freight a nechyběla ani pověstná červená čepice s výpravkou pro děti. Víkendový den železnice byl sice náročný, ale věříme, že ČD Cargo přispělo svou účastí a svými expozicemi k tomu, že si všichni účastníci akce náležitě užili a odnesli si mnoho zážitků.

Věra Drncová, Jiří Vorel

Foto měsíce



Přímořská oblast jižní Francie (Camargue) v okolí města Montpellier a ústí řeky Rhony je zemí vína, sýrů, polodivokých bílých koní a plameňáků, jezer, říčních kanálů, lovců i rybářů ale i netradičních dopravních řešení. Na fotografii Petra Zikmunda je otočný železniční most z roku 1923, který ve městě Aigues Mortes rozděluje přístav na dvě části. Takže po 16. hodině pozor, pokud se nedohodnete s místními železničáři, do 9 hodin ráno neodplujete. Zajímavé snímky z dovolené jsme se rozhodli zařadit jako říjnové foto měsíce.