

## Doba fosilní končí?

Pomalu, ale jistě je tady zima, nechladičší období roku. A s podzimními plískanicemi a prvními mrazíky také začala topná sezóna. V posledních letech značně sílí tlak na omezení výroby elektrické energie z uhlí. Zatímco v našich novinách se můžeme dočíst, že ta jediná správná energie pochází z jádra, naši západní sousedé v Německu nebo ve Francii či Španělsku jaderné elektrárny zavírají. Zatímco v Čechách ekologičtí aktivisté blokují tepelné elektrárny a lezou v dolech po těžebních strojích, rakouští ekologové bijí na poplach před dostavbou dalších bloků v Temelíně a Dukovanech. Všichni bez rozdílu však chtějí svítit, topit, klimatizovat... Ani doma v kotlích bychom už neměli spalovat uhlí. Tím jediným správným palivem je nyní zemní plyn. Nejsm ekolog, ale myslím si, že zvítězit by měl zdravý rozum a s přírodními zdroji by se nemělo plýtvat. Pokud máme zásoby uhlí, měli bychom je rozumně využít. Každopádně jedno je jisté, jedna historická etapa se pomalu uzavírá; doba fosilní končí. Tato skutečnost má a ještě bude mít velký význam i na železniční dopravce, kteří se s tím budou muset vypořádat, ČD Cargo nevyjímaje. První kroky jsme již učinili. Investujeme do interoperabilních lokomotiv schopných jízdy napříč Evropou, modernizujeme naše diesellové lokomotivy, aby splňovaly přísné emisní limity a investujeme do techniky pro intermodální přepravy. A sami se rovněž chováme ekologicky, vždyt' více než devadesát našich výkonů realizujeme v elektrické trakci.

Michal Roh



Všem zaměstnancům společnosti ČD Cargo i ostatním našim příznivcům přejeme příjemné prožití vánočních svátků a do nového roku hodně zdraví, štěstí a pohody.

Foto: Dušan Diblík

# Každý vo firme vie, čo má robiť a že zákazník je náš pán.

## OBSAH

### 02

#### Přepravy v RockTainerech

Na přepravy vápence z Lomů Mořina jsou nově nasazovány RockTainery, které zde nahradily výspné vozy řady Falls.



### 06

#### Řepná kampaň

I v letošním roce zajišťuje ČD Cargo přepravy řepy do cukrovaru v Hrušovanech nad Jevišovkou.



Rok se s rokem sešel a je tu opět příležitost bilancovat. Nejpovolanější osobou, která by bilanci úspěchů a neúspěchů naší společnosti mohla udělat, je předseda představenstva ČD Cargo, pan Ivan Bednárik, MBA. Požádali jsme ho proto o odpovědi na několik otázek.

» Vím, že letošní rok ještě neskončil, stejně jako je jasné, že není možné v tuto chvíli sdělovat výsledky hospodaření. I přesto bych se rád zeptal, jaký byl pro ČD Cargo rok 2019?

Jednoduchá odpověď: Je to velmi těžké. Už minule som vysvetľoval, čo všetko ovplyvňuje výsledky v segmente nákladnej prepravy. Druhý polrok priniesol stres a donútil nás rozhybať všetky súčasti ČD CARGO a intenzívne hľadať všetky skryté rezervy.

» Členům představenstva byl rozhodnutím valné hromady ČD Cargo prodloužen mandát do dalšího období. Jaké úkoly před vámi stojí?

Tie isté ako v roku 2014, tzn. riadiť ČD Cargo ako firmu na plne liberalizovanom trhu, úspešne ponúkať naše služby doma i v zahraničí, nestrácať zákazky a ideálne zabezpečiť rast prepravných objemov.



» Zcela otvoreně se dnes hovoří o ekonomickém ochlazení. Jak je ČD Cargo na případný pokles přeprav připraveno?

ČD Cargo existuje od 1. decembra 2007 a ak počítam správne, blížime sa k dátumu, kedy sme ako manažment spojili svoju profesijnú dráhu zhruba s polovicou obdobia života ČD Cargo. Keď sa obzriem v čase, dovoľm si tvrdiť, že prípravu na budúcnosť sme v rámci krajín V4 zvládli najlepšie, ako sa za daných okolností dalo. Neznamená to, že nemáme problémy, len hovorím o tom, že sú menšie ako majú naši susedia na Slovensku, v Poľsku alebo v Maďarsku. Zjednodušene, konjunktúru sme využili na maximum. Investovali sme do techniky výrazne viac ako v minulosti. Každý vo firme vie, čo má robiť a že zákazník je náš pán.

Veľký problém môžu priniesť s poklesom prepráv súvisiace uvoľnené kapacity v celej Európe, ktoré celkom iste vyvolajú tlak na zníženie realizačných cien. Každému, kto sa podieľa na prepravách železnej rudy, uhlia alebo vápencov, sa uvoľnia ruky a je ochotný nasadiť lokomotívy, vozy a personál na iné prepravy i so stratou. Veď lepšia je malá strata než veľká.

Pokračování na str. 2



# Každý vo firme vie, čo má robiť a že zákazník je náš pán.

Dokončení ze str. 1

► V nedávné době bylo zahájeno kolektivní vyjednávání. Jaké jsou představy ČD Cargo a jak vidíte možnost dohody s odborovými organizacemi?

V tomto roku nie som členom vyjednávacieho tímu, ale v obraze samozrejme som. Pre vedenie je priorita jasná. Upraviť katalóg zamestnaní tak, aby sme vynakladali zvýšené mzdové náklady tam, kde majú šancu sa nám vrátiť. Primárne vo vyššej kvalite prevádzky. Zjednodušene povedané, sme pripravení vynaložiť viac peňazí, ale ako sa hovorí, za viac muziky. Plošné zvyšovanie miezd je v tomto období cesta do pekla s názvom "reštrukturalizácia" a znamenalo by postupné opustenie

segmentu jednotlivých vozňových zásielok. Určite nezávidím kolektívnym vyjednávačom ani na jednej strane, bude to boj a hromada ústupkov, aby sme k 1. aprílu 2020 mali novú zmluvu podpísanú.

► Jedním z cílů, který si ČD Cargo vytkló, je expanze do zahraničí. Letos se velice úspěšně rozjela činnost rakouské pobočky, schváleno bylo založení pobočky v Německu. V jakém časovém horizontu bychom mohli i v Německu očekávat takový boom?

Slovo boom je trochu prehnané, v Rakúsku sme ešte len začali. Použijem citát z jedného kultového českého filmu: Úloha znela jasne - do roka a do dňa zarabať peniaze a čo najskôr získať minimálne rovnaký prepravný objem, aký rakúsky „národný“ dopravca vozi u nás. Krycie meno operácie: „Ako

sa do hory volá, tak sa z nej ozýva“ ©. Musím povedať, že sme mali šťastnú ruku pri výbere šéfa pobočky a zarábame už po pár mesiacoch, a ten spomínaný milión ton už máme na dosah. Sľubujem, že rozbeh nemeckej pobočky tu takto budeme môcť vyhodnotiť za rok.

► Co byste na závěr chtěl vzkázat čtenářům našeho magazínu?

Predovšetkým by som chcel všetkým zaželať pokoj a pohodu, bezstresové prežitie sviatkov a aby ten nasledujúci rok bol v súkromnom i pracovnom živote lepší ako ten končiaci. A čo odkázať? Vďaka, že ste takí, akí ste, bez vás by to bolo úplne v .....

Text a foto: Michal Roh

## Personální změny ve společnosti

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém zasedání konaném dne 12. prosince 2019 vzalo na vědomí

- oznámení pana Ing. Zdeňka Štěpánka o vzdání se pracovní pozice ředitele odboru údržby a oprav kolejových vozidel (O12) ke dni 31. prosince 2019,

schválilo

- s účinností ke dni 31. prosince 2019 odvolání Ing. Karla Skalického z pracovní pozice ředitele Střediska oprav kolejových vozidel (SOKV) Ústí nad Labem,
- s účinností od 1. ledna 2020 obsazení Ing. Karla Skalického do pracovní pozice ředitele odboru údržby a oprav kolejových vozidel (O12),
- s účinností od 1. ledna 2020 pověření Ing. Lubomíra Zibara k řízení Střediska oprav kolejových vozidel (SOKV) Ústí nad Labem.

## Nové přepravy vápence v RockTainerech

Přepravy volně loženého kusového vápence v RockTainerech ORE již nejsou žádnou novinkou. V letošním roce realizovalo ČD Cargo několik zkušebních přeprav této suroviny například z Vápenky Vitošov a LB Cemixu (závod Kotouč Štramberský) do jednoho z našich největších závodů na výrobu oceli – Liberty Ostrava nebo z LB Cemixu (závod Kotouč Štramberský) do elektrárny Chvaletice.

Plošinové zdvojené vozy řady Sggrs s nástavbami RockTainer ORE jsou používány jako varianta za vozy řady Falls a vejde se do nich dvojnásobné množství zboží. Novým obchodním přípa-

dem, kde našla uplatnění technologie RockTainer, je přeprava kusového vápence z Lomů Mořina do Kadaně-Prunéřova, pro odsíření elektrárny Prunéřov. Lom Mořina se nachází v Chráněné krajinné oblasti Český kras nedaleko Karlštejna. Vápenec se zde

Pro odsířování elektráren a tepláren jsou vhodné vápence s vysokým podílem uhličitánu vápenatého (nad 85 %), naopak vápenec s nízkým podílem toho uhličitánu se využívá ve stavebnictví. Vápenec je dále využíván jako saturační činidlo a v chemickém průmyslu.

těžil pravděpodobně již v době železné a zdejší zásoby se odhadují ještě na několik desetiletí. Nové přepravy vápence z Mořiny do Kadaně-Prunéřova byly zrealizovány ve spolupráci s firmou Carbosped. V současné době je zkušebně nasazeno deset vozů Sggrs s dvaceti nástavbami. Průměrné ložení dosahuje 124 tun. Již koncem roku by se měl počet vozů v soupravě zvýšit na čtrnáct vozů a v roce 2020 by měla být souprava sestavena z šestnácti vozů. Vlaky jezdí z Mořiny dvakrát týdně a v následujícím roce by měly dosáhnout téměř čtvrt milionu tun.

Text a foto: Alena Makešová-Pilařová





# Vánoční anketa

Skupinu ČD Cargo tvoří nejen mateřská organizace, ale i celá řada dceřiných společností. Vrcholovým manažerům některých „dceřinek“ jsme položili dvě jednoduché otázky. Podívejme se nyní společně na jejich odpovědi:

## Tomasz Momot, předseda představenstva

### ► Co znamenal rok 2019 pro vaši společnost?

Rok 2019 byl pro naši společnost velmi dobrý a stabilní, jsme spokojeni s výsledky. Díky přijatým opatřením a nastavením spolupráce s ČD Cargo se nám podařilo ještě lépe organizovat přepravu, což pro koncové zákazníky

## Cargo Poland



znamena jednoznačné zvýšení kvality. I díky tomu jsme se tak mohli lépe vypořádat s potížemi, které se letos vyskytly na železničním trhu.

### ► Na co se chcete zaměřit v nadcházejícím roce?

V roce 2020 chceme být spolehlivým dopravcem, který se vypořádá s přicházejícím zpomalením trhu. Už nyní registrujeme silný tlak na polském přepravním trhu a uděláme všechno proto, abychom přepravní objemy zachovali. CD Cargo Poland si už v polovině roku 2019 zajistilo navýšení objemů na rok 2020 tím, že vyhrálo tendr na přepravu uhlí pro elektrárnu Termika. I přes to pořád hledáme nové možnosti na železničním trhu.

## Karel Adam, jednatel

### ► Co znamenal rok 2019 pro vaši společnost?

Rok 2019 jsme začali doslova a do písmene „v novém“, jelikož sídlo spo-

lečnosti se po více než padesáti letech přesunulo v rámci Frankfurtu nad Mohanem do větších a modernějších prostor, které mnohem lépe odpovídají našim potřebám, a které zároveň i lépe

## Cargo Germany



reprezentují skupinu ČD Cargo před zákazníky. Pracovně znamenal rok 2019 na jedné straně konfrontaci se snižující se přepravní a spediční poptávkou v porovnání s rokem předchozím, která byla dána mimo jiné hospodářským ochlazením v SRN, znamenal i nutnost obhajoby (soutěžení) mnoha stávajících přeprav jako důsledek vyhlášení výběrových řízení našimi zákazníky, omezenou propustnost a míru spolehlivosti infrastruktury způsobenou rozsáhlou výlukovou činností především směrem na a ze SRN. Na druhé straně znamenal rok 2019 rozšíření portfolia a další zprofesionalizování společnosti a to hlavně v oblasti spediční činnosti, přepravy mimořádných zásilek a pracovních vlaků s různými výkony na cestě napříč celou Evropou. Dnes je běžné, že pro naše zákazníky zajišťujeme celé logistické řetězce nejenom v Evropě, ale i za jejími hranicemi. Skutečnost, že společnost udržela i přes složitou hospodářskou situaci vlastní tržby i tržby získané pro a jménem ČD Cargo v podstatě na velmi vysoké loňské úrovni, ovlivnilo velice pozitivně i zaktivování dopravní pobočky ČD Cargo v Rakousku, jejíž výkony, byly v mnoha případech jako součást komplexní nabídky zprostředkovány zákazníkům.

### ► Na co se chcete zaměřit v nadcházejícím roce?

Naší každoroční velkou výzvou, a to platí samozřejmě i pro rok 2020, je v první řadě velice těžký a mnohdy podceňovaný základní úkol – udělat vše pro udržení stávajících relativně rozsáhlých přepravních a dalších navazujících obchodů. Nic neběží automaticky, konkurence nespí a často na přelomu roku, kdy končí většina smluv, intenzivně pracuje na tom, aby nás o naše obchody připravila. V oblasti logistiky a spedice se účastníme několika relativně náročných výběrových a poptávkových řízení s možností získání nových nezanedbatelných objemů s předpokládaným začátkem realizace v příštím roce. Vzhledem k předpokládanému dalšímu hospodářskému ochlazení v „přiděleném“ regionu, bude velice důležité zintenzivnit osobní kontakty k zákazníkům a nabízet další profesionální služby. Důležité úkoly pro nastávající rok také souvisejí s přípravou na rozběh nové pobočky ČD Cargo v Německu od začátku roku. Již nyní s našimi budoucími kolegy vše intenzivně koordinujeme, a po obchodní stránce připravujeme tak, aby se vydařil hladký start pobočky s maximem synergetických efektů a přepravních objemů na území SRN.

## Daniel Zajko, jednatel

### ► Co znamenal rok 2019 pro vaši společnost?

Rok 2019 bol pre CD Cargo Slovakia rokom nových obchodných výziev. Spoločnosť sa angažovala vo viacerých prepravných projektoch, ktoré doteraz neboli v portfóliu CD Cargo Slovakia. Za všetky môžem spomenúť najmä prepravu železnej rudy do US Steel Košice, kde sa prvý krát použila technológia InnoFreight, alebo expanziu preprav kalamitného dreva do Rumunska. V týchto prepravách sa CD Cargo Slovakia odprezentovala ako spoľahlivý a ústretový partner, myslím že je to takto vnímané aj na trhu v rámci obvodu našej pôsobnosti. Rok 2019 bol aj rokom našej organizačných zmien. V spoločnosti prebehli významnejšie zmeny personálneho aj procesného chara-



vách. Na toto navýšení se podařilo počátkem roku připravit rozšířením infrastruktury, které přineslo navýšení kapacity skladových ploch kontejnerového terminálu o dalších 10 ha hlavně pro skladování manipulovatelných návěsů. Očekávání se ukázalo jako oprávněné, nárůst objemů překládek v lovosickém terminálu dosáhne v meziročním porovnání více než 30 %. Díky nabídce nových skladových kapacit spojují od letošního roku lovosický terminál další linky ucelených vlaků s novými destinacemi Rostock a Bremerhaven. Se stávajícím

teru, pričom hlavným motívom týchto zmien bolo postupné zvýšenie efektívnosti vykonávaných činností a zvýšenie kreditu a hodnoty spoločnosti v rámci skupiny ČDC.

### ► Na co se chcete zaměřit v nadcházejícím roce?

Jeden z hlavních cieľov CD Cargo Slovakia pre rok 2020 je spustenie dopravnej prevádzky a zahájenie vozby

## Cargo Slovakia



vlakov na vlastnú licenciu na území Slovenska. Ďalšie ciele, na ktoré sa chceme zameriavať, sa týkajú jednotlivých obchodných prípadov respektíve expanzie do nových obchodných prípadov. Konkrétne by som spomenul potrebu zlepšovať technické a technologické otázky prepravy dreva, kde dopyt zákazníkov z Rumunska nebol z rôznych dôvodov pokrytý na 100 %. A tiež je potrebné hľadať ďalších spoľahlivých dodávateľov prepravných služieb, nakoľko ich kapacity (najmä v Maďarsku a Rumunsku) sú častokrát slabým článkom v prepravnom reťazci.

## Jaromír Cabalka, člen představenstva a ředitel společnosti

### ► Co znamenal rok 2019 pro vaši společnost?

V roce 2019 očekávala společnost poměrně zásadní navýšení objemů v kontinentálních kombinovaných prepra-

## DUSS Terminal



objemem kombinovaných přeprav na linkách spojujících ucelenými vlaky lovosický terminál s terminály v Duisburgu, Hamburgu, Antverpách a Malaszewiczích se jedná o odbavení až 26 vlaků týdně.

### ► Na co se chcete zaměřit v nadcházejícím roce?

I v roce 2020 očekává společnost další nárůst objemů kombinovaných přeprav. Hned začátek roku odstartují další dva páry ucelených vlaků týdně jednoho ze zásadních zákazníků terminálu. ČD-DUSS Terminál se v průběhu následujícího roku zaměří na potenciál dalšího růstu infrastruktury, který přinese navýšení kapacity manipulační a skladovací plochy. Také na úpravu kolejiště a pořízení manipulačního stroje. Pro optimalizaci řízení procesů celého logistického centra je připravována nová informační aplikace, která od druhého čtvrtletí roku 2020 napomůže nejen plánování a řízení veškerých operací terminálu, ale přenosy dat s informacemi napomohou našim zákazníkům v orientaci o průběhu zpracování a pohybu jejich jednotek v logistickém centru společnosti ČD-DUSS Terminál.

Připravil: Michal Roh

# Řepná kampaň 2019

K již tradičním zákazníkům ČD Cargo patří akciová společnost Moravskoslezské cukrovary se svými závody v Hrušovanech nad Jevišovkou a Opavě. Pro první jmenovaný zajišťujeme již od roku 2015 přepravy cukrové řepy nejen z pěstitelské oblasti na Hané, ale i ze Slovenska, zejména ze Záhorí.

Letošní řepná kampaň na železnici byla zahájena již 24. září odjezdem uceleného řepného vlaku z Malacek přes Břeclav do Hrušov nad Jevišovkou, z Přerova odjela první řepa 2. října. Prozatím jsme do cukrovaru zajistili

návoz přes 100 tisíc tun řepy. Již nyní je zřejmé, že dovoz ze Slovenska bude v letošní kampani převládat. Zajišťujeme jej prostřednictvím dceřině společnosti CD Cargo Slovakia a dopravce Carborail s lokomotivami ČD Cargo v celé trase.

Do Hrušov nad Jevišovkou dojíždějí ucelené vlaky dvakrát denně. Na přepravu jsou vyčleněny vysokostěnné vozy, z kterých je na vlečce cukrovka vykládána důmyslným zařízením, tzv. elfou – proudem vody.

Text a foto: Michal Roh





# Představujeme lokomotivy ČD Cargo (24.)

## Lokomotivy řady 218

V roce 1991 byla v lokomotivním depu České Budějovice upravena elektrická posunovací lokomotiva řady 210 na provoz s napájením z náhradního bateriového zdroje o výkonu zhruba 100 kW, který byl zavazován do nákladního prostoru služebního vozu. To umožnilo lokomotivě závislé trakce provoz mimo trolej. Podobným způsobem bylo zrekonstruováno v Českých Budějovicích pět lokomotiv. Toto řešení mělo ovšem několik nevýhod, proto se zde zrodila i myšlenka hybridní dvouzdrojové lokomotivy schopné provozu jak na proud z troleje, tak na dieselaagregát. Vznikla tak lokomotivní řada 218 a v roce 2010 vyjela lokomotiva 218.028 do provozu. Lokomotiva umožňuje jízdu napájením buď z troleje se systémem 25 kV/50 Hz, nebo je umožněn trakční režim ze spalovacího motoru.

K čemu je vlastně dobré řešení, kdy lokomotiva závislé trakce může vyjet i mimo trolej? Používá se na manipulačních vlcích jezdících po elektrizovaných tratích, kde se v nácestných stanicích obsluhují nezatrojeované manipulační koleje. Například na trati Rybník – Lipno nad Vltavou a v okolí Veselí nad Lužnicí. Lokomotivy 210 s bateriovým vozem i řada 218 jsou využívány také na staničních zálohách ve vlakových stanicích – například v Českých Budějovicích, kde je část kolejiště bez trakčního vedení. Na těchto výkonech se pak významně šetří provozní náklady, protože provoz lokomotivy závislé trakce je mnohem úspornější a není třeba další lokomotivy nezávislé trakce.

Podstata nápadu výroby dvouzdrojové lokomotivy byla jednoduchá – použít stávající lokomotivu řady 210 (konkrétně stroj 210.028) a přidáním spalovacího motoru ji přestavět na lokomotivu hybridní. Od myšlenky k zdárné realizaci byla ovšem dlouhá cesta. Práce byly zahájeny již na přelomu tisíciletí, ale nakonec dostala přednost výroba tří lokomotiv řady 340 pro vozbu mezi Českou republikou a Rakouskem. Proto se přestavba naplno rozběhla až v roce 2007. Z lokomotivy řady 210 je použit hlavní rám, kompletní pojezd, brzdová soustava a kabina, předstávky jsou upravené kvůli zástavbě druhého pohonu. Pomocné hnací soustrojí bylo nainstalováno pod kapotu prvního před-

stavku, proto se musela celá kapota upravit. Horní část tvoří výdechové žaluzie, boční pak žaluzie pro sání vzduchu. Pomocné hnací soustrojí je tvořeno čtyřdobým, vodou chlazeným šestiválcem Caterpillar a třífázovým synchronním alternátorem Siemens Drásov 1FC2 355-4BO92-Z, o jmenovitém výkonu 425 kVA. Spojení alternátoru s motorem je pro utlumení rázů provedeno přes pružnou spojku CENTAMAX.

Nové je uspořádání stávajících i nových přístrojů a agregátů, nová je i kabeláž, ovládací a řídicí prvky jak v kapotách, tak i v kabině lokomotivy. Kabina strojvedoucího doznala rozsáhlých změn včetně lepšího odhlučnění, klimatizace a řídicích pultů. Do panelu každého řídicího stanoviště byl dosazen displej, který zobrazuje provozní a diagnostická data lokomotivy. Rekonstrukce znamenala zásadní změny v obvodech řízení. Palubní napětí bylo změněno ze 48 V na 24 V. Pojezd a hlavní rám zůstal původní, stejně jako trakční bezodbočkový transfor-



Lokomotiva 218.028 při posunu v dopravně Vyšší Brod-klášter

Foto: Antonín Němeček

mátor typu EL 6446-40, který je zavěšen pod hlavním rámem mezi podvozky, regulace výkonu probíhá na jeho nízkonapěťové straně. Sekundární vinutí se větví do dvou částí s fázově řízenými tyristorovými pulsními měniči, které napájí trakční usměrňovače typu Tyrus-delta, napájející stejnosměrné čtyřpólové trakční elektromotory, pocházející z produkce ČKD Trakce a používané i v dieselelektrických lokomotivách řad 770 a 771. Zcela nově jsou též řešeny pomocné pohony. Vstupní napětí v závislosti na zvoleném trakčním režimu je prostřednictvím nově instalovaného



Lokomotiva 218.028 byla v roce 2008 vystavena na veletrhu Czech Raildays v Ostravě.

Foto: Michal Roh

přepojovače přiváděno na vstup primárního měniče, který vytváří v obou režimech stabilizovanou stejnosměrnou síť. Z ní jsou napájeny příslušné IGBT měniče pro pohony ventilátorů chlazení TM a kompresoru, nabíječe i střídače.

Při napájení z trakčního vedení zů-

stanou přepojovače přiváděno na vstup primárního měniče, který vytváří v obou režimech stabilizovanou stejnosměrnou síť. Z ní jsou napájeny příslušné IGBT měniče pro pohony ventilátorů chlazení TM a kompresoru, nabíječe i střídače. Při napájení z trakčního vedení zůstanou přepojovače přiváděno na vstup primárního měniče, který vytváří v obou režimech stabilizovanou stejnosměrnou síť. Z ní jsou napájeny příslušné IGBT měniče pro pohony ventilátorů chlazení TM a kompresoru, nabíječe i střídače.

Ve středisku oprav kolejových vozidel ČD Cargo v Českých Budějovicích nyní pomalu dokončují v pořadí již

druhou, mírně odlišnou, dvouzdrojovou lokomotivu řady 218, která je vybavena nejen trakční výzbrojí pro napájení z troleje, ale současně i výkonnějším a ekologičtějším vznětovým motorem Caterpillar C18. Spalovací motor s alternátorem se nachází ve vsazeném kontejneru v prvním představku. Novinka v podobě lokomotivy 218.102 bude umožňovat napájení všech elektrických trakčních motorů přes výkonový měnič, a navíc bude vybavena systémem vzdálené diagnostiky s tím, že informace o lokomotivě budou přenášeny přímo na počítačový server českobudějovického SOKV. Lokomotiva vzniká z původního stroje 210.016.

Dnes ČD Cargo provozuje dvě lokomotivy na pomocný bateriový pohon a jednu hybridní, ke kterým již brzy přibude i nejnovější stroj 218.102. Myšlenka hybridního provozu se prokázala jako přínosná. Je neekonomické provozovat na elektrifikovaných tratích vozidla nezávislé trakce, když existuje jiná, ekologicky přijatelnější a levnější alternativa. Je to jedna z cest, jak snížit náklady a racionalizovat provozní činnosti. Jak současný rozdíl cen trakční nafty a trakční elektrické energie, tak i dlouhodobý trend ve vývoji jejich cen přeje rozšíření takovýchto hybridních vozidel. Ne náhodou jsou v poslední době vidět v nabídce renovovaných výrobců lokomotiv nejen elektrické lokomotivy vybavené systémem „last mile“, tedy s možností jízdy několika kilometrů mimo trolej, ale i lokomotivy „dual mode“, tedy lokomotivy, které mohou být provozovány jako motorová i jako elektrická lokomotiva.

Text: Petr Říha



Stanoviště strojvedoucího lokomotivy 218.028

Foto: Petr Říha

Základní technické údaje řady 218	
Výrobce	CZ Loko/ČD Cargo
Rok výroby	2010
Vyrobena ks	1
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'
Trakční systém	25 kV-50 Hz
Délka přes nárazníky	14 400 mm
Služební hmotnost	72 t
Regulace výkonu	pulzní
Typ trakčních motorů	TE 06
Max. tažná síla	164 kN
Trvalý výkon	880 kW [384 kW]
Maximální rychlost	80 km/h
Typ spalovacího motoru	Caterpillar 3406

Údaj v hranatých závorkách platí pro provoz na dieselaagregát



Práce na lokomotivě 218.102

Foto: Michal Roh

staly zachovány původní provozní parametry. Při jízdě s pomocným spalovacím motorem, je-li zdrojem energie pro vozidlo pomocný dieselaagregát, jsou trakční parametry limitovány nejen skutečným výkonem naftového motoru, ale též okamžitým příkonem pomocných pohonů. Pomocný agregát je umístěn v prodloužené části předstávky a je tvořen spalovacím motorem Caterpillar 3406, nastaveným na výkon 384 kW, a trakčním alternátorem Siemens 1FC2 355-4BO92-Z o jmenovitém výkonu 425 kVA. Z alternátoru jsou po usměrnění napájeny původní trakční motory. Řízení vozidla, trakčních obvodů, pomocného motoru a pomocných pohonů zajišťuje nový elektronický řídicí systém BKS 2. Dále je lokomotiva vybavena klimatizací stanoviště strojvedoucího, zařízením kontroly bdělosti KBS-E, novým elektronickým rychloměrem RE 1xx a radiostanicí VS 47 s ovládacími skříňkami VO 67. V prostoru lokomotivního transformátoru, kapot, přístrojových skříní, ve výtlačné části ventilátorů chlazení TM, na řídicích pultech a v hlavní svorkovnici jsou umístěny různé typy opticko-kouřových hlásičů. Informace ze všech snímačů jsou vyhodnoceny ústřednou, jejich výstupní kontakty jsou zapojeny v obvodech vozidla.



# Spolupráce se středními školami (4.)

## Střední škola České Velenice

Další smluvní školou, kterou vám představíme v našem seriálu, je střední škola v Českých Velenicích. Jedná se o jedinou školu v Jihočeském kraji s výukou oborů zaměřených na železniční dopravu a přepravu a na přípravu žáků na profesi strojvedoucí.

### Historie

První zmínka o škole je již z roku 1889, kdy byla posvěcena školní budova tehdy v Dolních Velenicích. Jednalo se jen o pětiletou školu. Ale již v roce 1901 bylo přistavěno další patro, ve kterém vznikly další třídy. Dalšího rozvoje se škola dočkala v roce 1946, kdy zde byla založena učňovská dílna pro výuku strojních zámečníků. Odborný výcvik se prováděl v železničních dílnách. Později byly zavedeny specializované obory – zámečnické kolejových vozidel, provozní zámečnické, mechanik motorových lokomotiv a motorových vozů a obor železničář. Během uplynulých 50 let se název školy několikrát změnil. Od Učňovského střediska přes Odborné učiliště železniční, Střední odborné učiliště železniční až k dnešnímu názvu Střední škola. K největšímu rozkvětu školy došlo v padesátých a šedesátých letech minulého století. Škola se stala elitním zařízením celorepublikového významu, kam byli přijímáni pouze studenti s výborným prospěchem a na základě výsledků přijímací zkoušky.

### Současnost

Škola poskytuje střední vzdělání s výučním listem a střední vzdělání s maturitní zkouškou v oborech dopravních, elektrotechnických a strojních. Má také bohaté zkušenosti s výukou dospělých v dálkové formě vzdělávání. Ve školní budově v Revoluční 220 se



Budova Střední školy České Velenice

Foto: Pavel Vondrys

nacházejí moderně vybavené třídy a laboratoře, odborné učebny a dílny. Školní dílny jsou určeny žákům technických oborů v 1. ročníku, od 2. ročníku konají žáci odborný výcvik ve firmách. Škola má domov mládeže s dvoulůžkovými pokoji, vlastní školní jídelnu, informační centrum, dopravní sál, posilovnu a další moderní vybavení. Žáci mohou využívat zdarma internet ve škole i v domově mládeže. Škola je členem Jihočeské hospodářské komory (JHK) a je zapojena ve Sdružení doprava při JHK. Při škole je zřízeno Místní centrum uznávání celoživotního učení Jihočeského kraje. Škola se aktivně zapojuje do národních i mezinárodních projektů. Získává tak další finanční prostředky z Evropské unie na vzdělávací programy a vybavení.

### Spolupráce s ČD Cargo

V uplynulém školním roce jsme se zúčastnili dnů otevřených dveří, které škola pořádá v několika termínech. Zde jsme zájemce o studium informovali o naší společnosti, o železniční dopravě a poskytli jim informace týkající se možnosti uplatnění v ČD Cargo. Velký zájem byl i o besedu na téma „Železniční nákladní doprava“, které se zúčastnili studenti čtvrtých, třetích i druhých ročníků. Ve spolupráci s PJ České Budějovice, kterou na besedě zastupoval pan Klečatský, se studenti dozvěděli podrobné informace z provozu. Velký zájem byl o informace k profesi strojvedoucího. Každoročně se vybraní studenti účastní odborné praxe. Tu škola organizuje ve spolupráci se zaměstnaneckým oddělením GR ČD

Cargo v PJ České Budějovice. Zde si studenti ověřují svoje teoretické znalosti v praxi. Škola se pravidelně účastní největší výstavy středních škol a učilišť v jižních Čechách s názvem Vzdělání a řemeslo, která se koná na výstavišti v Českých Budějovicích. Letos výstava probíhala v sedmi pavilonech. Zájemci o železniční dopravu si mohli přímo na stánku školy vyzkoušet jízdu na stanovišti strojvedoucího na železničním trenažeru, který byl dostupný po celou dobu výstavy.

**Trenažer obsluhoval student školy Jan Šimeček, kterého jsem se jako fanouka železniční dopravy rozhodl vyzpovídat:**

**» Honzo, tvoje nadšení pro železnici se nedá přehlédnout. Řekni mi, jak ses k tomu dostal?**

Moje teta pracovala jako průvodčí na dráze, takže jsem viděl lokomotivy hodně zblízka. Brávala mne na seřadiště do Budějovic. Pamatuji se, a to

byl pro mě opravdu velký zážitek, že mě vzala i na stanoviště strojvedoucího. Dlouhou dobu jsem také chodil do Klubu železničních modelářů v Českých Budějovicích. To všechno je příčinou mé obliby železnice.

**» Studuješ střední školu v Českých Velenicích, dostaneš se k železnici?**

Určitě, kromě dopravních předmětů máme ve škole kolejiště, takže mám možnost si zajezdit. Máme zde i trenažer, tak znám většinu tratí v okolí a v lokomotivách mám celkem taky jasno. V létě jsem byl na praxi v SOKV České Budějovice, kde jsem byl k ruce elektrikářům, což mne bavilo. Když jsme vyndávali trať z lokomotivy, to byla škola. Samozřejmě bych se rád dostal i na stanoviště strojvedoucího a mohl tak porovnat, co se změnilo od doby, kdy jsem tam stál jako malý kluk. Škoda, že ČD Cargo nemá možnost placené praxe nebo brigády. Vydělal bych si nějakou korunu, kterou potřebuje snad každý student, a ještě bych se mohl něčemu přiučít.

**» Honzo, v celostátní soutěži v oboru elektrotechniky „Zapojení a ovládání elektrických strojů točivých“, jsi se umístil na 3. místě. Gratuluji k takovému úspěchu! Takže nejen železnice, ale i elektrotechnika je tvůj koníček?**

Ano je a myslím, že se tyhle dva moje koníčky krásně doplňují. Navíc mě baví technika, strojařina. Mám doma několik motorek veteránů, které jsem přivedl opět k životu. Baví mě rozebrat do šroubku nějakou starší motorku a pak ji postupně dát dohromady.

**» Už máš jasno, co budeš dělat, až ukončíš studium a získáš maturitu?**

Moje volba je jasná. Chci jezdit jako strojvedoucí a klidně na starší mašině. Vlečkový provoz nebo lokálkový provoz je mi velmi blízký, jezdit po Šumavě s „banglí“, to si dovedu představit ☺. Pokud bude v ČD Cargo zájem, velmi rád nastoupím po škole do kurzu.

Držím Ti palce. Ať se ti daří ve studiu a tvoje láska k železnici, ať se spojí s profesí strojvedoucího v naší společnosti. Děkuji ti za rozhovor.

Text: Petr Tobiáš

## Odborný seminář se vydařil

V rámci dobře se rozvíjející spolupráce se vzdělávacími institucemi z řad středních a vysokých škol uspořádalo ČD Cargo na konci listopadu jednodenní odborný seminář zaměřený na téma nákladní doprava a přepravy. Setkání se uskutečnilo v prostorách našeho partnera v DVS Česká Třebová.

Šlo již o druhý seminář tohoto druhu, který zorganizovalo oddělení personálního rozvoje ČD Cargo ve spolupráci s našimi odborníky – lektory. Byl tak položen základ tradiční akce, o kterou je mezi pedagogy škol velký zájem. Zaměření a témata přednášek vždy vycházejí z potřeb a požadavků pedagogů našich smluvních

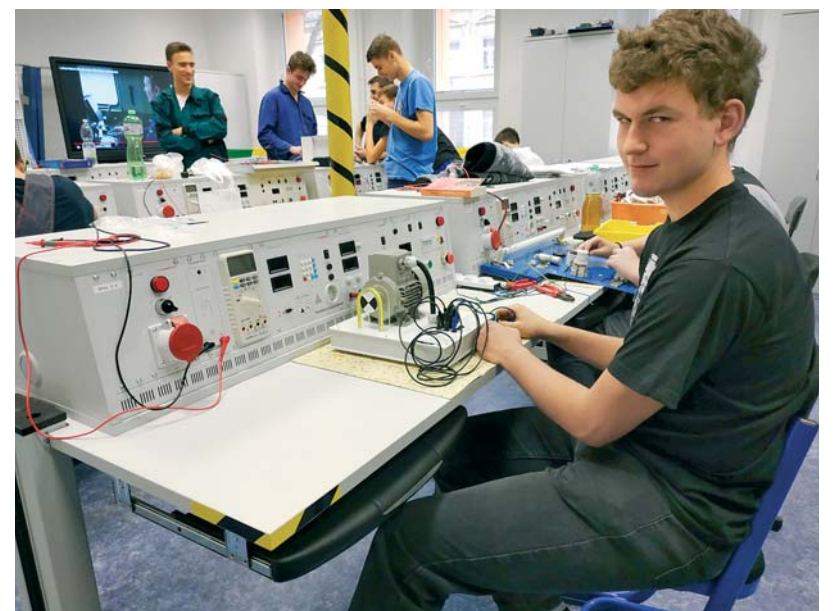
škol. Postupně se „před tabulí“ vystřídali pánové Antonín Lašák s příspěvkem na téma *Centrální nákladní pokladna a Podmínky plombování vozů*, Radek Radkovič s tématem *Provozní informační systém* a Petr Smýkal s přednáškou o *Ústředním dirigování vozů*. S posledním příspěvkem vystoupila paní Kateřina Szczeponecova, která přítomné pedagogy seznámila s informacemi na téma *Poděj a dodej vozové zásilky pod celním dohledem*.

V závěrečné diskusi se všichni účastníci shodli na jednoznačném přínosu takto zaměřeného semináře pro jejich pedagogickou práci a následnému předávání informací směrem ke studentům. Naše poděkování proto patří všem již zmíněným lektorům za pečlivou přípravu a srozumitelnou prezentaci. Děk také patří DVS Česká Třebová, konkrétně Pavlu Hrušovi, za spolupráci při organizaci a zajištění prostor pro seminář.

Text: Tomáš Jelínek, Petr Tobiáš  
Foto: Petr Tobiáš



Střední škola  
České Velenice



Student Jan Šimeček v odborné učebně

Foto: Petr Tobiáš



# Přepravy betonových dílců z Otrokovic do Nučic

Na přelomu září a října proběhla přeprava poměrně velké zásilky betonových střešních vazníků a dalších komponent z otrokovického závodu PSG do železniční stanice Nučice.

Přeprava proběhla běžnou vlakotvorbou ČD Cargo ve dvou skupinách vždy pěti vozů Res ve zhruba týdenním od-

stupu. Betonové dílce byly v místě vykládky na smluvním místě v Nučicích přeloženy z železničních vozů na silniční soupravy a převezeny na místo stavby skladové haly.

Předvyrobené betonové konstrukce výrazně zjednodušují výstavbu skladových a průmyslových objektů a jsou pro tento typ staveb velmi vyhledáva-

nou komoditou. A díky svým parametrům – délce i hmotnosti – jsou pak ideálním zbožím pro železniční přepravu. Při ní není problém zásilky přepravovat za zvláštních podmínek, což by při silniční přepravě nebylo možné.

Text a foto: Martin Boháč



Překládka betonových dílů v železniční stanici Nučice



## Manipulační vlaky přes Otročin

V měsících říjnu a listopadu 2019 proběhla další fáze opravy a modernizace infrastruktury na trati Žatec – Plzeň, konkrétně traťového úseku Podbořany – Blatno u Jesenice. Z tohoto důvodu nebylo možné provádět plánovanou obsluhu žlutické lokálky s odbočkou do Bochova.

Nicméně podobně jako u předchozích výluk, byla i nyní oživena původní trasa ze směru Karlovy Vary a Bečov nad Teplou, která byla pro návoz a odvoz zátěže ze zdejší lokálky využívána až do sklonku devadesátých let. Později s reorganizací výkonů byla vozba převedena pod Rakovník, posléze Plzeň a nakonec pod pracoviště ČD Cargo Most. Po dobu nutnosti využití odklonové trasy je na tento výkon nasazen stroj z pracoviště ČD Cargo Karlovy Vary, personálně ČD Cargo Most.

Po delší době je tak v hlubokém údolí otročinského potoka slyšet charakteristický zvuk motoru lokomotiv řady 742, která vede manipulační vlak až na rozlehlou Toužimskou plošinu. Z pravidelných jednotlivých vozových zásilek můžeme zmínit uhlí pro maloodběratele do Žlutic a také zásilky dřeva z Bochova, které se těží v nedalekém vojenském prostoru Doupov.

Text a foto: Antonín Němeček

Letošní podzim je poměrně bohatý na přepravy mimořádných zásilek, včetně transformátorů. Po kratší odmlce se opět rozběhla spolupráce s firmou Felbermayr Transport- und Hebetchnik, pro kterou jsme v průběhu října a listopadu zajistili přepravy hned dvou těžkých transformátorů. V prvním případě se jednalo vnitrostátní přepravu z Chlumce nad Cidlinou do Otrokovic realizovanou ve dnech 24. – 26. října.

Speciální hlubínový vagón na přepravu tohoto 210 tun vážícího obra byl do Chlumce přivezen z Týnce nad Labem. Po vykládce se vrátil zpět do Rakouska. 28. listopadu dorazil z Chorvatska na vlečku ČEPS v Mochově druhý transformátor. Také v tomto případě byl na jeho převoz použit speciální 24nápravový hlubínový vůz. Dodejme, že rychlost těchto vlaků je omezena na max. 50 km/hod, a proto se přeprava odehrává převážně v nočních hodinách, kdy není v takové míře omezena jízda jiných vlaků. V čele zvláštních vlaků s transformátory byla v obou případech lokomotiva nezávislé trakce řady 750. Pouze přítavba na vlečku do Mochova byla zajištěna „kocourem“ 742.403.

Díky atraktivní nabídce a kvalitní realizaci jsou poměrně často využívány i 10nápravové hlubínové vozy ČD Cargo, a to zejména pro přepravy menších transformátorů nebo tzv. castorů – obalových souborů ŠKODA 1000/19 pro skladování vyhořelého jaderného paliva.

Text a foto: Michal Roh

## Přepravy transformátorů



Nakládku transformátoru v Chlumci nad Cidlinou



# Zájmy a záliby zaměstnanců ČD Cargo (16.)

## Když se koníček stane vášní

V říjnu tohoto roku jsem s radostí přijala pozvání do Českých Budějovic na výstavu fotografií našeho kolegy Vlastimila Hybranta. Protože je Vlastimil vášnivým fotografem, zvěčnil za dobu strávenou na železnici nejdříve kolegu nebo kolegyni. Záměr uspořádat výstavu se tak zrodil u příležitosti jeho výročí – 20 let práce ve skupině ČD.

Na 70 vystavených fotografiích se představilo 90 železničářů v celkem 24 profesích, a to od čistíče až po ředitele. Nápad vystavovat a jeho realizace ještě není to samé, a proto velké poděkování patří především Vlastimilově rodině, která ho od první myšlenky na výstavu nesmírně podporovala. Všechny fotografie bylo potřeba vytisknout na kvalitní papír v tiskárně a ke každé doplnit popisem. S tím pomohla hlavně manželka Jana. A i když se fotky vystavovaly v uzavřeném areálu SOKV České Budějovice, nesmělo se zapomenout ani na souhlasy se zveřejněním. Pak už jen stačilo najít vhodné prostory. Nejvhodnějším a zároveň velmi strategickým místem se stala jídelna v areálu SOKV. Vždyť kde jinde se scházejí zaměstnanci v tak velké počtu a mohou si tak fotografie v klidu prohlédnout. Za možnost v jídelně instalovat panely s fotkami patří poděkování řediteli



Foto: archiv Vlastimila Hybranta

SOKV Ing. Přemyslu Páskovi. Úspěch expozice dokládá i tzv. Železniček, který byl součástí expozice a sloužil jako kniha nejen vzkazů a přání, ale také třeba dalších podniků.

Čas během mé návštěvy SOKV plynul velmi rychle, ale i tak jsme měli možnost si v přátelském prostředí v klidu popovídat a já se dozvěděla o Vlastimilovi a jeho profesní dráze

více. S trochou nadsázky by se dalo říci, že přelom milénia byl pro něj zásadní. V říjnu roku 1999 nastoupil do DKV České Budějovice jako elektromechanik, časem přešel na montovnu k elektrikářům a roku 2001 pak do pomocného provozu, kde modrý plátěný oděv vyměnil za oranžový. Již na jaře roku 2002 absolvoval motorový kurz a postupně vykonával různé závěky a vše dovršil úspěšně zvládnutými zkouškami. Na den, kdy vezl svůj první osobní vlak 8501 s hnacím vozidlem 240.086 do Horního Dvořiště, se dle jeho vlastních slov nedá zapomenout a toto období se tak stalo nejkrásnějším obdobím na železnici. A to i z důvodu, že v závěku poznal kolegu, který se stal přítelem na celý život.

Vlastimil se o focení zajímal vždy, a tak se fotoaparát, jak sám říká, stal jeho součástí při práci strojvedoucího stejně jako Okeny na stále potřebné čisté okno před ním. Krásně se mi poslouchalo o naplněných vlcích plných podnapilých vodáků ☺ a různé oblečených žen i o poznávání místních obyvatel na jejich cestě do práce a škol, nebo babiček jedoucích k lékaři. Roky strávené na osobních vlcích a zážitky

s tím spojené mu už nikdo nevezme. Vznikem společnosti ČD Cargo na konci roku 2007 se ze strojvedoucího vlaků osobních stal strojvedoucí vlaků nákladních. V rámci své profese jezdil určitou dobu i na zkušebním okruhu v Cerhenicích pro různé projekty, například pro Alstom. Nyní se řada z vás může s Vlastimilem setkat při výkonu jeho aktuální pozice kontrolora bezpečnosti provozu. Práce je to dle jeho slov velmi zajímavá, jen u některých kolegů trochu nepopulární. Ale na železnici nám všem jde především o bezpečnost, ta bude vždy na prvním místě.

Za sebe mohu říci, že výstava a vlastně celá návštěva SOKV byla pro mě velmi obohacující. A protože se ve Vlastimilovi fotograf nezapře, i já jsem si mohla splnit sen většiny mladých dívek být alespoň na malou chvíli modelkou. A co ho na focení baví nejvíce? Ta práce s lidmi, být v tu chvíli součástí jejich životních příběhů. I právě proto fotí rád svatby nebo jiné významné události. To, že je úspěšným fotografem, dokládá i zaplňující se diář.

Leona Pecková

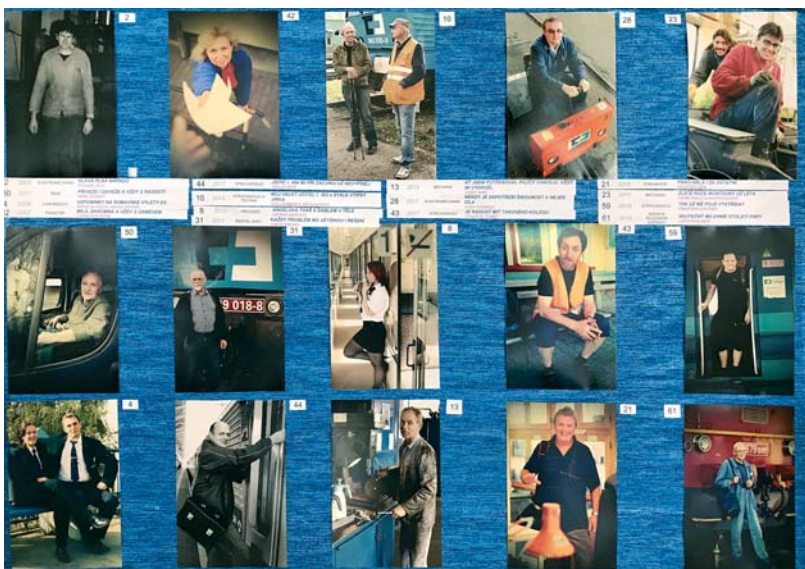


Foto: Leona Pecková

## Vánoční setkání zaměstnanců ČD Cargo

Ve čtvrtek 5. prosince 2019 se v Hudebním divadle v Praze-Karlíně uskutečnilo předvánoční setkání zaměstnanců ČD Cargo, které je již od roku 2014 koncipováno formou muzikálového divadelního představení.

Setkání je symbolickou formou poděkování vedení společnosti všem zaměstnancům za vykonanou práci v končícím roce a vzhledem ke kapacitám divadla i jakousi formou odměny pro vybrané pracovníky jednotlivých odborných útvarů.

V letošním roce jsme měli možnost shlédnout muzikál (rockovou operu) Jesus Christ Superstar, jež vytvořili textař Tim Rice a skladatel Andrew Lloyd Webber v roce 1969 a české publikum se s ním mohlo poprvé seznámit v roce 1994 v divadle Spirála. Obnovená pre-

miéra tohoto představení se pak uskutečnila v Hudebním divadle Karlín v roce 2010, kde se hraje dodnes. Muzikál vypráví o posledních dnech Ježíše Krista, od jeho příchodu do Jeruzaléma až po ukřižování. V hlavních rolích excelovali Václav Noid Bárta v roli Ježíše, Roman Tomeš jako Jidáš, Eva Burešová v roli Máří Magdalény či nestárnoucí Jiří Korn jako Herodes.

Všechny účastníky večera přivítal předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik, který popřál všem krásný adventní čas i příjemné prožití blížících se Vánoc. Společně pak s ředitelem odboru personálního Mojmírem Bakalářem ocenili pracovníky, kterým kromě bezchybného výkonu své profese není lhostejný ani život kolem nás. Čestné uznání a věcný dar za odvalu, slušnost a rozhodnost při

řešení nenadálých životních situací kolem nás letos obdrželi tři muži – Vladimír Navrátil, Dušan Bartoň a Tomáš Temcsák. Ještě jednou moc děkujeme a gratulujeme k ocenění.

Sváteční a pohodový večer umocnil vynikající catering, výborné víno a originální dárky na rozloučenou.

Krásné Vánoce vám všem!

Zdeněk Šiler



### Ze zahraničí

#### SLOVENSKO

První vlak z Číny dojel do Dunajské Stredy

První nákladní vlak z čínského města Xian dorazil 3. října 2019 do terminálu společnosti Metrans v Dunajské Stredě. Dopravcem vlaku na Slovensku bylo ZSSK Cargo, kontejnery se překládaly v terminálu kombinované dopravy Dobrá. Cesta vlaku se 44 loženými kontejnery trvala 14 dnů. Vůbec první vlak z Xianu slavnostně přivítal i ministr dopravy a výstavby Slovenské republiky Arpád Ersek. Plány počítají s jedním vlakem týdně. Obsah kontejnerů tvořila elektronika, příslušenství do aut, ale i běžné spotřební zboží.

Připomeňme, že terminál Dobrá patřící ZSSK Cargo má překládkovou kapacitu 200 tisíc kontejnerů ročně. Od roku 2010 zde bylo přeloženo 329 ucelených kontejnerových vlaků mezi Čínou a Evropskou unií.

#### Tiché brzdové špalíky

Koncem září schválila Výkonná agentura pro inovaci a síť (INEA) žádost ZSSK Cargo na čerpání finančního příspěvku ve výši 512 tis. EUR na přestrojení nákladních vozů tichými brzdovými špalíky pro snížení hladiny hluku. Podle plánu dopravce jde o celkem 2 050 vozů, které budou splňovat legislativu TSI Hluk.

#### TURECKO

Tunel pod Bosporem i pro nákladní dopravu

Šest let po oficiálním zahájení byl pro železniční nákladní dopravu otevřen tunel Marmaray (13,6 km), který spojuje evropskou a asijskou část Turecka. Výsledkem je, že kontejnery z Číny do Evropy by mohly být dodávány rychleji prostřednictvím tzv. Středního koridoru, který prochází Kazachstánem, Ázerbájdžánem, Gruzií a Tureckem. Všechny trasy Středního koridoru obcházejí Rusko a vytvářejí tak nové příležitosti pro zasilatele a speditéry. Tunel Marmaray se nachází pod průlivem Bosphorus, úzkým kanálem, který rozděluje Istanbul a je přirozenou hranicí mezi Evropou a Asií. Doposud byl k dispozici pouze pro osobní vlaky jezdící mezi částmi Istanbulu.

Pro železniční nákladní dopravu je tunel přístupný od poloviny října letošního roku, kdy jím projel první nákladní vlak se 42 kontejnery v rámci cesty z čínského města Xian do České republiky.

#### NĚMECKO – RUSKO

Nové spojení přes Kaliningrad

Dvě dceřiné společnosti Deutsche Bahn obrátily svou pozornost na kaliningradský úsek čínského železničního koridoru do Evropské unie. DB Cargo Logistics a DB Cargo Polska mají v úmyslu rozvíjet nová multimodální spojení prostřednictvím kaliningradských přístavů nebo intermodálních zařízení a propagovat je mezi svými zákazníky. Společnost DB Cargo Logistics společně s Kaliningradskou železnicí, regionální pobočkou Ruských drah (RZD), GEFCO Russia a Novik Logistik uvažují o zavedení nových železničních spojů mezi Čínou a Evropskou unií s využitím intermodálního terminálu v Čerňakovsku pro překládku kontejnerů.

Michal Roh  
Zuzana Kovačová



# Na běžkách po zrušené trati

V tuto chvíli je zatím obtížné odhadovat, zda nám letošní zima přinese bohatou sněhovou nadílku nebo zda bude spíš blátivá a nevlídná. Ale věřím tomu, že na horách sníh určitě bude a pokud patříte k milovníkům zimních sportů, určitě se naskytne spousta příležitostí k vyžití. Třeba se na běžkách můžete vydat pátrat po historii zrušené tratě.

## Železnice přes Krušné hory

Hřeben Krušných hor odedávna tvořil přirozenou hranici mezi Čechami a Saskem. Překonat jej však nebylo jednoduché, proto většina krušnohorských železničních tratí představuje krásné a technicky velice náročné stavby. Většinou je postavily velké železniční společnosti za účelem přepravy hnědého uhlí do nenasytných saských továren. Takto vznikly tratě



Stanice Moldava v Krušných horách bývala v minulosti zaplněna nákladními vozy. Dnes sem zajíždějí jen víkendové motoráky.

Sokolov – Kraslice – Klingenthal (otevřena 1876 – 1886; Buštěhradská dráha), Chomutov – Vejprty (1872; Buštěhradská dráha), Křimov – Reit-

zenhain (1875; Buštěhradská dráha) a také trať Most – Moldava (1877 – 1885; Pražsko-duchcovská dráha). Poslední krušnohorské přeshraniční spojení, trať Karlovy Vary – Johannegeorgenstadt (1899) měla spíše lokální význam. Všechny výše uvedené tratě spojuje podobný osud. Přeprava uhlí a po skončení 2. světové války úpadek. Důkazem jsou třeba chátrající stavební budovy, zánik nákladní dopravy a na trati do Reitzenhainu i zastavení provozu.

Dnes se nám už bude zdát nemožné, že stanice Moldava bývala plná „uhláků“. Vždyť vyvézt do nadmořské výšky 780 metrů těžký nákladní vlak bylo trakčně velmi náročné. Pro nákladní dopravu měla horská trať ještě

ležniční provoz zde připomíná samozřejmě nápis na staniční budově, vodní jeřáb pro zbrojení parních lokomotiv a také třeba světelné vjezdové návěstidlo. Také v dalším úseku trať mírně klesá do údolí Moldavského potoka. Železniční most přes něj je již sice snesený, ale prohlédnout si můžeme alespoň mostní pilíře. Příjemnou cestou pak po cca 7 kilometrech dojedeme až do stanice Holzgau, která je konečnou pro vlaky Freiburger Eisenbahn Freibergu. Také zde najdeme jednu nebo dvě hospůdky, ve kterých se dá občerstvit a můžeme se vydat na zpáteční cestu. Variant pro návrat se nabízí celá řada. Z turistického hraničního přechodu v údolí Moldavského potoka se



Běžkaři mají na volno.

můžeme vydat třeba po sklářské naučné stezce do obce Moldava, která leží cca 1,5 km od železniční stanice. Na



Pilíře mostu přes Moldavský potok



Pod viaduktem na zhlaví stanice Moldava prochází česko-německá státní hranice

běžkách se dá samozřejmě i pokračovat dále do Německa nebo po „Grenzweg“ do Českého Jiřetína.

Běžkařská stopa vedoucí po zrušené trati je vždy dobře udržovaná a mezi lyžaři velmi oblíbená. Při současné módě zřizování asfaltových cyklostezek na zrušených tratích, je toto zajímavé zpestření. Stále však existují snahy o obnovu přeshraničního železničního provozu. Dokládá to i akce pojmenovaná „II. symbolické propojení Moldavské a Freiberské dráhy v rámci Dnů evropského dědictví“, která se zde uskutečnila na začátku letošního září. Nechme se tedy překvapit.

Text a foto: Michal Roh

## ŽELEZNIČNÍ SILVESTR

### USNESENÍ

Představenstva ČD Cargo, a.s.  
č. 556/2018 ze dne 21. 5. 2018

Ve věci: Návrh zákona a nový design parních lokomotiv řady 556.0

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém mimořádném zasedání konaném dne 21. května 2018 přijalo u příležitosti 60. výročí dodání poslední nákladní parní lokomotivy pro Československé státní dráhy následující usnesení:

Představenstvo ČD Cargo, a.s.

#### 1. bere na vědomí

- důvodovou zprávu.

#### 2. schvaluje

- návrh textu „Zákona o parní lokomotivě“ určeného pro Poslaneckou sněmovnu Parlamentu České republiky ve znění: „Parní lokomotiva se zasloužila o celkový rozkvět a povznesení železniční dopravy“ s požadavkem jeho zveřejnění v pořadí, aby tento zákon obdržel číslo „556“.
- nový design parních lokomotiv řady 556.0 v korporátních barvách ČD Cargo, a.s., jakožto lokomotiv nové generace nahrazujících dosluhující Vectrony a odespané Traxxy.



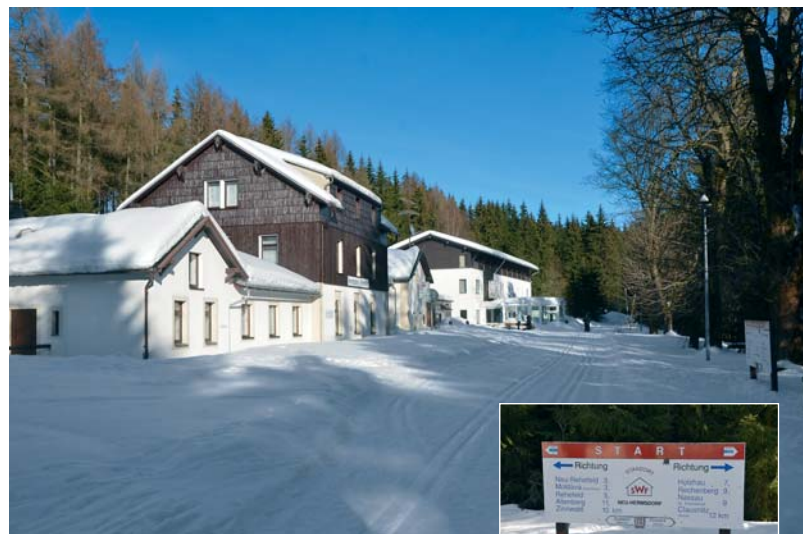
#### 3. ukládá

- předsedovi představenstva Ivanu Bednářikovi projednat s prezidentem České republiky podporu přijetí zákona uvedeného v první odrážce bodu 2 tohoto Usnesení.
- členovi představenstva pověřenému řízením úseku provozu Ing. Zdeňku Škvařilovi projednat se SŽDC obnovu vodních jeřábů na celé železniční síti v České republice.
- členovi představenstva pověřenému řízením úseku obchodu Bohumilu Rampulovi projednat s Ministerstvem financí ČR zvýhodnění ceny za použití dráhy jízdy vlaků dopravovaných parními lokomotivami ČD Cargo, a.s.

V Praze dne 21. května 2018

Ivan Bednárik  
předseda představenstva

Jiří Vorel  
člen představenstva ČD Cargo  
pro parní provoz  
s hlasem poradním



Bývalá stanice Hermsdorf-Rehefeld

další využití, a to v letech 1951 – 1964, kdy do Moldavy putoval materiál na výstavbu přehrady Fláje. S tím souvisí další zajímavost, neboť materiál byl ze stanice na staveniště přepravován 8 kilometrů dlouhou nákladní lanovou dráhou.

## Výlet po zrušené trati

No a po krátkém exkursu do historie už nic nebrání tomu připnout si běžky a vyrazit. Čeká nás naprosto pohodová cesta po tělese zrušené tratě do Holzgau. Státní hranice prochází pod silničním viaduktem nad bývalou tratí, ale stopa je zpravidla k dispozici již ze stanice. Záleží na výšce sněhové pokrývky, kolik drážních artefaktů uvidíme, ale mezníky a propustky naší pozornosti určitě neuniknou. Do sousední stanice Hermsdorf-Rehefeld je to z Moldavy přibližně 3 kilometry. Budovy ve stanici dnes slouží jako hotel a můžeme se zde i občerstvit. Že-

## Foto měsíce



O víkendu 30. listopadu – 1. prosince se v Praze uskutečnily tradiční jízdy parních vlaků s Mikuláši, čerty a anděly. Organizátorům, jejichž osvědčený tým se již léta nemění a posádce parní lokomotivy patří velký dík za krásné zážitky. A my děkujeme Milošovi Krátkému za pěkné foto měsíce.