Cargovák

05
2020

Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

A nezaprší…

Epidemie COVID-19 je tématem, kterému by se člověk mohl věnovat téměř nepřetržitě. Myslím si však, že mediální „masáže“ máme dostatek v televizi i na internetu, a tak se věnujme i jiným námětům, i když některé z nich také nejsou příliš pozitivní. Stačí, když se podíváme z okna, za kterým panuje vskutku příjemné počasí svádějící k procházkám, jízdě na kole, zahrádkaření nebo jiným venkovním aktivitám. Jen málokdy zaprší. Pokud jsem v tu chvíli zrovna venku, lehce si zanadávám, proč zrovna teď, ale ve skrytu duše jsem rád, že prší. Bohužel jen málokdy se jedná o nějak významnější nebo i dlouhodobější srážky. A protože každá mince má dvě strany, tou obrácenou stranou ke krásnému počasí je sucho a s ním spojený nedostatek vody. Ale pryč s pesimismem. S jarním sluníčkem se na tratích Správy železnic objevily vlaky s výsypnými vozy plnými štěrku a v jejich čele lze stále častěji spatřit lokomotivy ČD Cargo. Je pozitivní, že se nám i přes velmi silnou konkurenci daří prosazovat v přepravách na výluky a další související stavební práce. V květnovém Cargováku proto naleznete několik článků právě na toto téma. Těšit se však můžete i na další pravidelné rubriky a v seriálu věnovaném proměnám naší železnice porovnáme přepravy sklářských písků dříve a dnes. Přeji příjemné počtení nejen v deštivých dnech.

Michal Roh

OBSAH

04
Bizoni řady 753.6
Čtyřčlenná flotila „bizonů“ ČD Cargo je kompletní. Jejich dokončením byla uzavřena kapitola výroby strojů této řady.

07
Železnice ve Švédsku
Další pokračování našeho nepravidelného seriálu nás tentokrát zavede do Skandinávie, do Švédska.

Po viaduktu v Bělé u Staré Paky projíždí **manipulační vlak Mn 84109**, jehož zátěž tvořilo 20. dubna 2020 devět výsypných vozů řady Faccs z lomu v Košťálově. Část vozů se štěrkem mířila na výluky probíhající koncem dubna na Trutnovsku. Více informací o roli ČD Cargo při výlukách se můžete dozvědět uvnitř magazínu.
Foto: Michal Roh ml.

Klíčová je likvidita společnosti

Na zasedání představenstva společnosti ČD Cargo 28. dubna 2020 byli jmenováni do funkcí dva noví ředitelé. Ing. Robert Heděnec se stal novým finančním ředitelem ČD Cargo a v jeho původní funkci ho nahradila Ing. Petra Slováčková. Oběma jsme proto položili několik otázek zaměřených nejen na současnou nelehkou situaci, jako důsledek koronavirové krize.

Ing. Robert Heděnec

Do funkce finančního ředitele jste byl jmenován v době, kdy nejen ČD Cargo čelí dopadům koronavirové krize. Jaké úkoly před vámi řízeným úsekem nyní stojí?

Mimo standardní úkoly finančního úseku to byl na počátku krize přesun většiny administrativních zaměstnanců na „home office“, zajištění jejich konektivity a umožnění plnohodnotné práce „na dálku“. Před oddělením nákupu stál klíčový úkol, a to co nejrychleji a v dostatečném množství zajistit nákup a distribuci ochranných pracovních pomůcek. Nyní se naštěstí naše společnost pomalu vrací k normálnímu chodu a stojíme tak před úkolem zajistit postupný návrat zaměstnanců na pracoviště, samozřejmě s důrazem na ochranu jejich zdraví. Mimo tyto „technické“ záležitosti je a bude klíčovou prioritou našeho úseku zajištění likvidity společnosti. Jinými slovy řečeno, naše společnost musí mít dostatečné finanční zdroje k pokrytí závazků vůči našim dodavatelům, na pokračující investice a především na úhradu mezd a souvisejících odvodů na sociální a zdravotní pojištění.

Bude mít koronavirová krize dopad na výši investic v letošním roce?

Investice v posledních letech patří mezi hlavní priority naší společnosti a v roce 2020 tomu nebude jinak. Věřím, že investice se nám v budoucnu vrátí v podobě konkurenční výhody a umožní nám tak i nadále poskytovat prvotřídní služby a jejich portfolio dále rozšiřovat. Jen tak můžeme podle mého názoru udržet společnost na špičce a zároveň rozvíjet naše aktivity mimo Českou republiku. Z těchto důvodů je a bude snaha investice udržet na plánované úrovni, maximálně u některých menších investic je zvažován posun jejich realizace do roku 2021.

Zhoršila se platební morálka našich zákazníků v souvislosti s COVID-19?

Samozřejmě očekáváme, že v důsledku koronavirové krize se může schopnost některých zákazníků hradit jejich závazky, přechodně zhoršit. Abychom dopad tohoto rizika snížili na co nejmenší možnou úroveň, přijali jsme řadu opatření. Mezi ně patří každodenní analýza vývoje pohledávek po splatnosti jednotlivými zástupci úseku obchodu, kdy minimálně jednou týdně

zasedá pohledávková komise, která konkrétní pohledávky po splatnosti vyhodnocuje a následně přijímá nápravná opatření. Klíčová je pak komunikace se zákazníky a v případě indikace problémů se splácením našich pohledávek je nutné najít kompromisní řešení zajišťující, že pohledávky budeme mít uhrazeny a zároveň zákazníka neztratíme a pomůžeme mu současnou krizi překonat.

Co se týká odpovědi na otázku, tak prozatím musím konstatovat, že díky výše uvedeným opatřením a především pak pravidelnou komunikací se zákazníky se daří udržet většinu našich pohledávek ve splatnosti.

Disponuje ČD Cargo dostatkem finančních prostředků i v této nelehké době?

Jak jsem již uvedl v úvodu, zajištění dostatku finančních prostředků je prioritou nejen finančního úseku, ale celé společnosti. Dostatečná likvidita společnosti v období krize je klíčová. Z tohoto důvodu de facto týdně, ve spolupráci s úsekem obchodu, vyhodnocujeme dopady krize na naše tržby a potažmo na stav finanční prostředků. Zároveň jsme v kontaktu s bankovními ústavy, u kterých si v případě nenadálých událostí můžeme rychle půjčit finanční prostředky formou kontokorentních úvěrů a překonat krizové okamžiky.

Loňský rok podle výsledků nedopadl špatně. Jaký vývoj očekáváte v letošním roce?

Souhlasím, že rok 2019 dopadl velmi dobře, ačkoliv nebyl vůbec jednoduchý. Podařilo se naplnit plánovaný hospodářský výsledek, navýšil se objem investic a podobných příkladů bychom našli více. Na druhou stranu se však již v druhé polovině 2019 začaly objevovat první náznaky pomalého ochlazování ekonomiky, což se projevilo v mírném poklesu tržeb. Tento výpadek se nám podařilo velmi rychle a efektivně pokrýt úsporou části nákladů. Tyto kroky samozřejmě nebyly populární, ale jejich provedení bylo bohužel nezbytné.

Pokračování na str. 2

Klíčová je likvidita společnosti

Dokončení ze str. 1

Přes pomalý rozjezd na počátku roku 2020 to vypadalo, že se v průběhu února a začátkem března firma vrací ke svému obvyklému provozu, což naznačovaly i některé ekonomické ukazatele. Bohužel v půlce března došlo k všeobecně známým restrikcím, které doslova ze dne na den změnily ekonomický vývoj v naší zemi, což se samozřejmě odrazilo a odráží na hospodaření naší společnosti. Propad v některých komoditách je velmi výrazný. Jako příklad můžeme jmenovat komodity automotive či kombinovanou dopravu, která byla krizí postižena již začátkem roku díky výpadku kontejnerových přeprav z Číny. Na tento výpadek jsme reagovali opatřeními na straně nákladů. Variabilní náklady (trakční palivo, poplatek za užití dopravní cesty atd.) se v podstatě šetří „samy" díky sníženým objemům přepravy. Tyto náklady přímo související s přepravou však v naší společnosti tvoří přibližně 30 % nákladů. Znamená to, že 70 % nákladů naší společnosti je fixních a ty tak rychle snížit neumíme. Jedná se např. o odpisy majetku, náklady vyplývající z dlouhodobých nájemních smluv na pronájem železničních kolejových vozidel apod. Z těchto důvodů muselo vedení společnosti přijmout i další méně populární opatření, mezi které patří další omezení režijních nákladů a především pak využití tzv. institutu částečné nezaměstnanosti, známém pod § 209.

Přes všechna tato opatření je zřejmé, že letošní rok z hlediska výsledků hospodaření nebude tak úspěšný jako byl rok 2019. V současné chvíli pracujeme s dvěma základními scénáři budoucího vývoje hospodaření. Tyto scénáře se liší v délce trvání útlumu naší ekonomiky. Bohužel u obou variant očekáváme, že se nám nepodaří naplnit podnikatelský plán roku 2020. Věřím však, že tuto složitou situaci se nám podaří společně zvládnout a naši společnost brzy vrátit zpět do černých čísel.

Ing. Petra Slováčková

Jakými pozicemi v ČD Cargo jste dosud prošla? Kde jste pracovala dříve?

Mou specializací už na vysoké škole byla podniková ekonomika a finanční management a této oblasti jsem se chtěla věnovat. Již během vysokoškolských studií jsem nastoupila do oddělení controllershipu v nadnárodní korporaci Accenture, která patří mezi celosvětové leadery v oblasti consultingu a outsourcingu služeb. S blížícím se koncem studia jsem chtěla vyzkoušet příležitosti na pracovním trhu v době hospodářské recese. Vyhrála jsem výběrové řízení a ještě před státnicemi jsem nastoupila na pozici systémového specialisty v oddělení ekonomiky do ČD Cargo, kde byl mým hlavním úkolem reporting hospodářských výsledků managementu společnosti. Postupně k tomu přibyla ekonomika kapitálových účastí ČD Cargo, sestavování ročních a dlouhodobých finančních plánů naší společnosti i konsolidovaných projekcí za Skupinu ČD Cargo dle IFRS pro ratingovou agenturu, různé ekonomické analýzy nebo koordinace investic. Několik let jsem pak působila na O1 jako vedoucí

oddělení ekonomiky a investic a byla jsem zároveň tajemníkem investiční komise. Před svým odchodem na mateřskou dovolenou a i během ní jsem působila v kanceláři výkonného ředitele, kde jsme řešili také komplexnější úkoly celofiremního charakteru. Díky tomu jsem získala za posledních deset let opravdu značný přehled o ekonomice ČD Cargo.

Je zřejmé, že máte bohatou praxi. Co pro Vás znamená jmenování ředitelkou odboru účetnictví?

Vážím si této příležitosti a vnímám ji jako šanci posunout se o kousek dál a prohloubit si některé znalosti a soft skills. Nabídku jsem přijala, i když si uvědomuji, že to nebude jednoduché. Někdo může mít představu, že odbor účetnictví (O2) zaúčtuje pár faktur, sestaví účetní závěrku a má hotovo. Působnost O2 je mnohem širší a s mým příchodem se ještě více zapojí do ekonomických záležitostí naší společnosti. A v neposlední řadě je to pro mě výzva. Chci dokázat sobě i svým blízkým, že je možné skloubit osobní a profesní život, k obojímu přistoupit s maximálním nasazením a nezbláznit se z toho. ☺

S jakými problémy se budete muset vypořádat v nejbližším období?

Současný stav je náročný pro nás všechny. Ekonomická situace ČD Cargo není ideální, snažíme se hledat různé alternativy řešení a úkolů je mnoho, přičemž u většiny je požadavek na splnění „asap" – ihned. Osobně mě překvapila i administrativní náročnost ředitelské pozice. Naprosto zásadní tedy bude správný time management. Zároveň bude nezbytné rozšířit si znalosti v některých oblastech, na což se ale těším. Ráda bych zlepšila také vnímání O2 mezi ostatními odbory. Stále vás sice budeme tlačit k dodržování termínů a správnému fungování objednávkového systému, schvalování faktur apod. Na tom je závislá naše práce a tu se každý snažíme dělat co nejlépe. Zkuste to ale jednou udělat včas. Pokud si s něčím nevíte rady, nebojte se zeptat, ušetří se tím z mého pohledu zbytečná a mnohdy pro obě strany nepříjemná komunikace ex post. Ve finále to bude efektivnější pro všechny. O2 může být váš partner v mnoha oblastech, ale musíme spolu lépe vzájemně komunikovat, a to i navzdory všem omezením, které s sebou současná krize přinesla.

Myslíte si, že ženy to mají na manažerských pozicích těžší než muži, zvláště v dopravní firmě? Jak to vnímáte?

Myslím si, že v posledních letech se situace změnila. Ženy se dostávají do managementu častěji i v odvětvích, kde to dříve bylo jen těžko myslitelné, ať už je to energetika nebo těžký průmysl. Doprava není výjimkou, i v ČD Cargo mám na ředitelských postech několik kolegyň, které to zvládají s přehledem. V ideálním týmu pak mají být zastoupeni lidé s rozlišnými znalostmi a povahovými rysy, kteří se vzájemně doplňují. Ženský element do toho navíc vnese trochu jiný způsob myšlení, zlepší komunikaci a ještě dokážeme dělat víc věcí najednou. Já osobně mám štěstí na kolegy kolem sebe, většinu z nich znám dlouho, dokážeme se domluvit a vyjít si vzájemně vstříc, a to mi celou situaci usnadňuje.

Děkuji oběma novým ředitelům za rozhovor a přeji hodně úspěchů v nových pozicích.

Michal Roh
Foto: archiv Petry Slováčkové a Roberta Heděnce

ČD Cargo na lokálce přes Ústěk

Železniční trať Lovosice – Česká Lípa hlavní nádraží je jednokolejnou regionální dráhou vystavěnou společností Ústecko-teplické dráhy (ÚTD) v letech 1896 – 1898 jako druhý úsek Severočeské transverzálky (nejdelší místní dráhy v Českých zemích z Teplic do Liberce).

Bývalá stanice Ploskovice se může pyšnit nejen velkou impozantní staniční budovou, ale i vzorně udržovanou, a to včetně celého okolí. 3. května 2020 zdejší ticho na chvilku narušil jen průjezd nákladního vlaku z Blíževedel do Lovosic.

Vzhledem ke značným sklonům nebyly první dva úseky tranverzálky mezi Teplicemi a Lovosicemi a mezi Lovosicemi a Českou Lípou zcela ideální pro vedení dlouhých a těžkých nákladních vlaků. Proto na prvním jmenovaném úseku přes České Středohoří skončila pravidelná nákladní doprava útlumem těžby uhlí v okolí Žalan již v osmdesátých letech minulého století. O něco lépe na tom byl druhý úsek ÚTD z Lovosic do České Lípy, i když i zde, například stanice Ploskovice sloužila už v osmdesátých letech k dlouhodobému odstavování souprav uhláků. Pravidelná nákladní doprava se v celém úseku „lokálky" udržela až do konce devadesátých let. Již jen občasná nákladní doprava z Lovosic do Úštěku vydržela až do přelomu milénia. Přeprava uhlí do Úštěku pro místní uhelné sklady a později i nepravidelná nakládka dřeva v téže železniční stanici od roku 2002 utichla definitivně. Od té doby byla malebná „lokálka" u jezera Chmelař využívána jen k mimořádným přepravám, ať už vojenských transportů, které nebylo možné provézt mezi Českou Lípou a Děčínem, nebo na náhodné přepravy stavebního materiálu. Asi nejzajímavější přeprava, byť pouze na krátkém úseku ze železniční zastávky Zahrádky k robečskému údolí, se odehrála hned dvakrát v posledních letech, kdy ČD Cargo asistovalo při výměně vysloužilé mostovky. Po dalším téměř roce zdejší nezajímavý provoz osobních vlaků opět narušila poměrně poutavá přeprava stavebního materiálu – štěrku z kamenolomu Císařský u Šluknova na výluku mezi zastávky Blíževedly a Zahrádky. Vozby se zhostil stroj 742.365 SOKV Ústí nad Labem, který zároveň provedl výsyp vozů.

Text a foto: Antonín Němeček

Personální změny ve společnosti

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 333. zasedání konaném dne 28. dubna 2020 přijalo usnesení č. 3328/2020 a

vzalo na vědomí

- oznámení **Ing. Pavla Kuřila** o vzdání se pracovní pozice ředitele Provozní jednotky Ostrava, a to ke dni 30. června 2020

schválilo
ke dni 30. dubna 2020

- odvolání **Ing. Roberta Heděnce** z pracovní pozice ředitele odboru účetnictví (O2) generálního ředitelství
- zrušení pověření **Ing. Roberta Heděnce** pro zajištění chodu úseku finančního ředitele generálního ředitelství společnosti
- zrušení pověření **Ing. Petry Slováčkové** pro zajištění chodu odboru účetnictví generálního ředitelství společnosti

s účinností od 1. května 2020

- obsazení **Ing. Roberta Heděnce** do pracovní pozice finančního ředitele společnosti
- obsazení **Ing. Petry Slováčkové** do pracovní pozice ředitelky odboru účetnictví (O2) generálního ředitelství

Výluky na Trutnovsku

Jaro je obdobím, kdy se opět naplno rozbíhají výlukové práce na železnici. Na jednu stranu nám působí provozní problémy a jsou příčinou vícenákladů při realizaci přeprav po odklonových trasách, na stranu druhou pro naši společnost představují příležitost a potenciál pro získávání dalších tržeb.

ČD Cargo nabízí skutečně široké portfolio služeb spojených s výlukovými pracemi počínaje zajištěním přeprav štěrku, pražců nebo kolejnic a konče zajištěním vykládky štěrku nebo poskytnutím pracovníků pro řízení sledu vlaků. ČD Cargo proto aktivně komunikuje s většinou stavebních firem provádějícími stavební práce na železnici. Jedním z příkladů spolupráce může být realizace výluk, které ve dnech 22. – 24. dubna 2020 probíhaly na Trutnovsku.

20. dubna 2020 se na svoji cestu z Turnova vydal v ranních hodinách manipulační vlak Mn 84109, jehož zátěž tvořilo třináct prázdných vozů řady Faccs. Po příjezdu do stanice Košťálov byly vozy po částech přistaveny k nakládce do nedalekého lomu společnosti Eurovia. I tento lom byl z důvodu koronaviru uzavřen, naštěstí byla těžba včas obnovena a obchodní případ tak mohl být zrealizován k plné spokojenosti našich zákazníků. Z Košťálova odjelo devět ložených vozů do Staré Paky a odtud byly odvezeny přes Martinice v Krkonoších a Kunčice nad Labem do Trutnova, přičemž úsek ze Staré Paky do Martinic není jinak pravidelnými nákladními vlaky pojížděn. Zbylé čtyři naložené vozy putovaly z Košťálova stejný den do Turnova a na výlukové práce ve Frýdlantském výběžku.

Sypání štěrku pro firmu GJW Praha se ve dnech 23. – 24. dubna 2020 zhostila trutnovská „stálice“ 742.148. **Foto: Tomáš Ságner**

Sypání štěrku musí probíhat přesně podle pokynů stavbařů – Pilníkov. **Foto: Martin Boháč**

22. dubna lokomotiva a strojvedoucí ČD Cargo zajišťovali sypání štěrku z celkem pěti výsypných vozů pro firmu PEDASTA, dopravní stavby mezi stanicemi Trutnov hlavní nádraží a Pilníkov. Během výluky byl opraven jeden z železničních přejezdů, byla provedena souvislá výměna pražců, kolejnic, odvodnění, úprava GPK a další činnosti. Druhá skupina čtyř vozů byla určena pro firmu GJW Praha na výluku v úseku Trutnov-Poříčí – Královec. Jejich vysypání probíhalo ve zmíněném úseku dle požadavků stavební společnosti ve dnech 23. – 24. dubna 2020. Tato výluka navázala na v loňském roce probíhající stavební práce v tomto úseku, při kterých byl mimo jiné sanován sesuv části železničního tělesa.

„Spokojenost zákazníků je především zásluhou odpovědné práce provozních zaměstnanců, kteří se na přípravě i realizaci výlukových přeprav podílejí. Mnohdy je nutné velice operativně reagovat na požadavky stavbařů a to se samozřejmě netýká pouze přeprav na Trutnovsku,“ říká Jolana Lišková, obchodní manažerka komodity stavebniny a dodává že, *„jednoduchá nejsou ani obchodní jednání, při kterých musíme klienty přesvědčit o tom, že patříme k nejlepším, a že by návoz štěrku a další činnosti měli realizovat s ČD Cargo.“*

Michal Roh

Přepravy stavebních mechanismů

ČD Cargo je rovněž spolehlivým partnerem pro zajištění přepravy různých speciálních stavebních mechanismů. Jedná se o jeřáby, podbíječky, brousicí vlaky a další speciální stroje.

Ve většině případů se jedná o mimořádné zásilky, jejichž jízda musí být předem projednána se Správou železnic, která stanoví podmínky, za kterých se může přeprava uskutečnit. Jedná se o různá omezení rychlosti v některých úsecích, omezení v souvislosti s nedodržením průjezdného profilu nebo hmotnostní limity. Pro každou takovou zásilku je vydán příkaz k dopravě, kterým se musí následně řídit všichni provozní zaměstnanci. Přesuny stavebních strojů mezi jednotlivými stavbami u nás i v zahraničí jsou pečlivě plánované s termínovaným dojezdem, proto jejich přepravy probíhají ad-hoc vlaky na základě vydané instradace.

Tradičním klientem, který pro dopravu stavebních strojů využívá ČD Cargo, je firma **Swietelsky**. Tu založil v roce 1936 rakouský inženýr Hellmuth Swietelsky a v současné době má tato společnost pobočky v 19 zemích světa a zaměstnává přes 10 tisíc zaměstnanců. Od roku 1992 je firma aktivní také na českém trhu. V tomto roce byla totiž založena pobočka v Českých Budějovicích. Dnes firma **Swietelsky Rail CZ** patří k nejvýznamnějším stavebním firmám na našem trhu. Se stroji a zaměstnanci této firmy se můžeme setkat na celé řadě důležitých infrastrukturních staveb. Z těch aktuálně probíhajících namátkou jmenujme

Náležitostmi ČD Cargo byla mezi jednotlivými stavbami v severozápadních Čechách přepravena i kolejová bruska SPENO RR16 – M10. Fotograf Jakub Dvořák zachytil 19. dubna 2020 brzy ráno „elektronika“ 743.001 s tímto zařízením v mezistaničním úseku Česká Lípa – Stružnice. **Foto: Jakub Dvořák**

Kolejový jeřáb Gottwald ve stanici Teplice v Čechách **Foto: Jana Lemberková**

přestavbu železniční tratě mezi Vršovicemi a Hostivaří v Praze, modernizaci tzv. Dluhonické spojky nebo rekonstrukci železničního uzlu Plzeň.

Současná epidemiologická situace bohužel ovlivnila i činnost firmy Swietelsky Rail CZ a všech spolupracujících subjektů ČD Cargo nevyjímaje. Speciální stavební stroje vyžadují i speciálně vyškolenou obsluhu a právě zde se objevil problém – potřebný personál přijíždí vždy z Rakouska. Naštěstí se s Ministerstvem vnitra podařilo projednat výjimku pro šest desítek strojníků. Pokračovat tak mohla mediálně sledovaná pokládka unikátních výhybek pro rychlost až 160 km/hod ve stanici Prosenice nebo úprava geometrické polohy koleje v Praze-Vršovicích. Nejen za těmito dvěma akcemi je nutné vidět i ČD Cargo, které zajistilo přepravu potřebné mechanizace. Například podbíječky Unimat 09-32/4S Dynamic nebo pluhu BDS 2000-4 na pražskou stavbu nebo kolejový jeřáb Gottwald GS 100.06T do Prosenic.

Swietelsky Rail CZ je pro nás významným obchodním partnerem. Možná to bude lepší prezentovat řečí čísel. Za loňský rok jsme pro tohoto zákazníka přepravili cca 7 tisíc tun štěrku, 300 vozů s kolejnicemi, výhybkami a pražci a zejména převezli téměř 600 strojů, mechanismů a doprovodných vozů. V několika případech jsme ve spolupráci s CD Cargo Germany zajišťovali i zahraniční řezy. Všechny tyto přepravy vyžadují složitou přípravu a také realizace není většinou jednoduchá. Proto bych rád tento článek využil nejen jako poděkování obchodníkům, kteří tyto přepravy sjednávají, ale i všem provozním zaměstnancům, kteří se na nich podílejí.

Michal Roh

za pomoc a informace děkuji
Janě Lemberkové

Představujeme lokomotivy ČD Cargo (29.)

Lokomotivy řady 753.6 „bizon“

Generační obměna parku motorových lokomotiv ČD Cargo je v současnosti prováděna především přestavbou původních lokomotiv řady 742 na řadu 742.11. Zároveň se ale nezapomíná ani na výkonnější lokomotivy. Proto ČD Cargo zakoupilo od výrobce CZ Loko 4 lokomotivy řady 753.6, výrobcem označované jako Effiliner 1600. První lokomotiva, 753.615, byla převzata koncem října 2019, poslední 753.618, v dubnu 2020. Tento stroj tak představuje nejčerstvější přírůstek v našem lokomotivním parku. Touto lokomotivou byla také v CZ Loko výroba „bizonů“ ukončena, protože již nesplňují současné normy. Obdobný středně těžký dieselový stroj, který by splňoval parametry nových norem, bohužel nyní na trhu chybí.

Lokomotivy 753.6 jsou dalším vývojovým stádiem známých „brejlovců“. Oproti dříve modernizovaným lokomotivám řady 753.7 byl u „bizonů“ kromě obvyklé náhrady původního spalovacího motoru a celkové opravy změněn i design lokomotivy a dosazena zcela nová čela odpovídající tehdy nejnovějším bezpečnostním požadavkům. Prvních 5 kusů odebral dopravce SD – kolejová doprava, další pak Unipetrol Doprava (4 stroje), slovenský dopravce PSŽ (1 lokomotiva), maďarský CER (2 lokomotivy) a rakouský dopravce Rail Cargo Carrier (2 stroje).

„Bizon“ 753.6 je motorová lokomotiva s uspořádáním dvojkolí Bo´Bo´ o hmotnosti 18,75 t na nápravu. Je určena pro středně těžkou a těžkou traťovou službu na tratích o rozchodu 1 435 mm při rychlosti do 100 km/h. Je řešena jako skříňová s dvojicí kabin strojvedoucího. Pojezd lokomotivy je tvořen dvojicí dvounápravových podvozků ČKD, které zůstaly z původní lokomotivy. Každé dvojkolí o průměru 1 000 mm je individuálně poháněno vlastním trakčním elektromotorem. Spojení náprav s rámem podvozku je provedeno uložením ložisek do kyvných ramen. Ta jsou pomocí pryžokovových pouzder a čepů uložena v rámu podvozku. Vypružení každého kyvného ramene vůči rámu podvozku je provedeno párem pružin. Součástí pojezdu je také mechanická část špalíkové brzdy. Na podvozcích je pomocí osmi pryžokovových sloupků uložen hlavní rám lokomotivy. Skříň lokomotivy má příhradovou konstrukci přivařenou na hlavním rámu lokomotivy. Na konstrukci jsou připevněny bočnice lokomotivy ze sklolaminátu. Bočnice jsou uspořádány do několika sekcí, přičemž každá sekce se skládá z vnějšího pláště, pevných žaluzií, hlukové izolace, případně vzduchových filtrů. Žaluzie v bočnicích slouží k přívodu chladicího vzduchu do skříně lokomotivy. Tam, kde je to třeba, jsou žaluzie osazené filtry. Za nárazníky je v hlavním rámu vytvořen prostor pro umístění deformačních prvků. Pod ním jsou ve střední části uloženy hlavní vzduchojemy a palivová nádrž s prostorem pro akumulátorové baterie. Palivová nádrž je vybavena elektronickým palivoměrem, který umožňuje sledování podezřelého úniku paliva. Na koncích hlavního rámu jsou situovány kabiny strojvedoucího. Stanoviště strojvedoucího prošla kompletní přestavbou, nově je i díky jednodílnému čelnímu oknu ovládací pult strojvedoucího ve středu kabiny a strojvedoucí je pultem obklopen. Nenechte se překvapit množstvím displejů, které strojvedoucího obklopují, na moderních lokomotivách je to již běžný obrázek. K většímu pohodlí strojvedoucího přispívá nezávislé naftové topení Eberspächer, klimatizace kabiny, mikrovlnka, lednice a hygienický koutek s vodou ohřívanou od hlavního chladicího okruhu spalovacího motoru.

Mezi oběma kabinami je umístěna strojovna. Ta je rozdělena na tři základní části – blok pomocných pohonů a chlazení, motorovou strojovnu a blok elektrické výzbroje. Hnací agregát se skládá ze spalovacího motoru Caterpillar 3512C HD a trakčního alternátoru Siemens 1FC2 631-6. Tyto stroje jsou spojeny v jeden celek a prostřednictvím společného mezirámu pružně uloženy na hlavním rámu lokomotivy. Rotor alternátoru je k setrvačníku spalovacího motoru připojen přes pružnou spojku. Volný konec hřídele trakčního alternátoru je osazen řemenicí, z níž je řemeny poháněn budič trakčního alternátoru, pomocné dynamo a kompresor klimatizace. Na volném konci klikového hřídele spalovacího motoru je připevněn hnací hřídel hydrostatických čerpadel pomocných pohonů. Samotný přenos výkonu na hnací dvojkolí je elektrický, střídavě-stejnosměrný a tvoří ho trakční alternátor, trakční usměrňovač a čtyři DC trakční elektromotory. Regulaci výkonu a ovládání celé lokomotivy zajišťuje řídicí systém firmy MSV elektronika s podporou automatické regulace rychlosti (ARR), automatického vedení vlaku (AVV) a dálkového monitorování lokomotivy (MCR).

Dosazeny jsou tři systémy pneumatických brzd. Pneumatická brzda DAKO-GP pracuje v osobním a nákladním režimu. Samočinný brzdič DAKO-BSE2 je ovládán ovladači HH 222 Alfa Union, přímočinná brzda ovladači HH 228 Alfa Union. Lokomotiva je vybavena i elektrodynamickou brzdou a střadačovou (zajišťovací) brzdou. Vzduch dodává lamelový kompresor Mattei M 111 B se sušičkou Knorr LTZ 3.2S-H.

Lokomotivy jsou vybaveny vlakovým zabezpečovačem MIREL VZ1 a připraveny na montáž ETCS L2. Jsou tedy připraveny na provoz ještě za dlouhou dobu. Připraveny jsou i na případnou polonizaci. Je možné je provozovat ve vícenásobném řízení i s řadami 742.71, 744 a 753.7, což vylepšuje možnosti jejich nasazení, a tím i úspornost jejich provozu. V současnosti jsou lokomotivy dislokovány v PJ Praha a jsou vděčným cílem fotografů na malebných tratích nejen v Pojizeří a Českém Ráji, kde je můžete zahlédnout nejčastěji.

Petr Říha

Doménou „bizonů“ ČD Cargo je vozba vlaků na neelektrifikované trati z Nymburka do Mladé Boleslavi a Turnova. **Foto: Michal Roh ml.**

Lokomotiva 753.615 ve výrobní hale závodu CZ Loko v České Třebové **Foto: Martin Boháč**

Stanoviště strojvedoucího lokomotivy řady 753.6 **Foto: Petr Říha**

Dvojče 753.616 + 615 se vrací s vyrovnávkovým vlakem z elektrárny Poříčí do Hradce Králové. **Foto: Michal Roh ml.**

Základní technické údaje řady 753.6	
Výrobce	CZ LOKO
Označení	753.6
Rok výroby	2019
Vyrobeno ks	18
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání dvojkolí	Bo’ Bo’
Přenos výkonu	elektrický, AC/DC
Maximální rychlost	100 km/h
Spalovací motor	CAT 3512C HD
Jmenovitý výkon	1 550 kW
Trakční alternátor	Siemens 1FC2 560-6
Trakční motory	TDM 5003V1
Hmotnost ve službě	75 t
Tažná síla *(maximální/při trvalém výkonu)*	203/148 kN
Výkon EDB	1 460 kW
Délka přes nárazníky	16 660 mm

Spolupráce se středními školami (8.)

VOŠ a SPŠ strojní, stavební a dopravní, Děčín, p.o.

Další smluvní školou, kterou vám dnes představíme, je Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola strojní, stavební a dopravní, Děčín, příspěvková organizace. Patří mezi nejvýznamnější střední školy v Ústeckém kraji. Studuje zde řada studentů, kteří se rozhodli spojit svůj profesní život s železnicí a také v řadách pedagogů pracují zkušení odborníci, ale zároveň i nadšenci do železnice.

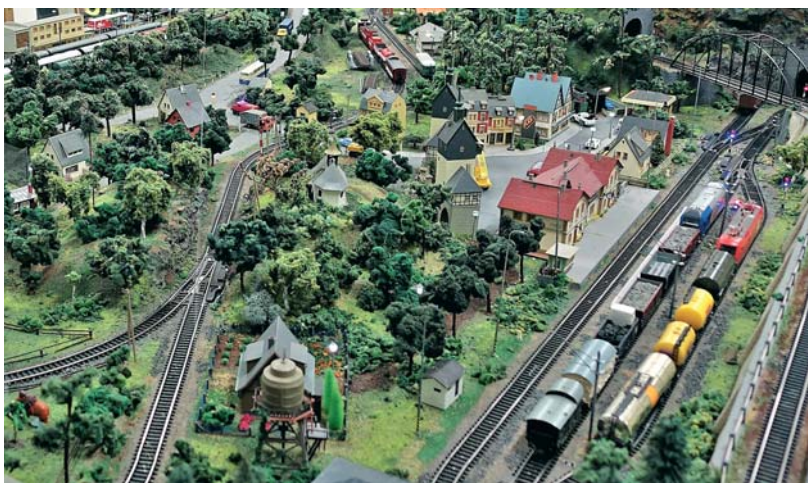
Historie

Škola vznikla 1. září 2012 spojením dvou děčínských průmyslových škol a to Vyšší odborné školy a Střední průmyslové školy stavební a Střední průmyslové školy strojní a dopravní. Obě původní školy mají více než stoletou historii. Vznik stavební školy v Děčíně souvisí s rozvojem odborného školství v druhé polovině 19. století, kdy roku 1872 byla v Děčíně zřízena řemeslnická pokračovací škola. Z té se postupně stala škola stavebních řemesel. Historie školy strojní a dopravní je spjata s historií Technického vzdělávacího ústavu, který byl v Děčíně založen v roce 1911.

Současnost

Studium na střední průmyslové škole je určeno žákům vycházejícím z 9. tříd základních škol. Je čtyřleté a zakončené maturitní zkouškou. Studium všech oborů zpočátku probíhá společně, později podle zaměření, které si student vybírá až po získání základní představy o budoucím uplatnění.

Středisko VOŠ a SPŠ stavební a dopravní na ulici Československé armády v Děčíně **Foto: Archiv školy**



Kolejiště v modelové velikosti H0 v dopravním sále **Foto: Archiv školy**

V současné době škola poskytuje vzdělání v těchto oborech: Strojírenství, Stavebnictví, Elektrotechnika a Provoz a ekonomika dopravy. Budoucím zájemcům o práci na železnici nabízí v oboru Elektrotechnika zaměření Elektrická trakce a v oboru Provoz a ekonomika dopravy zaměření Železniční doprava a přeprava.

Studium na vyšší odborné škole je určeno absolventům gymnázií a středních odborných škol. Podmínkou přijetí je úspěšně vykonaná maturitní zkouška. Je možné studovat obory Inženýrské stavitelství – zaměření Železniční stavitelství a Ochrana památek a krajiny.

Výuka probíhá ve dvou budovách, a to ve středisku VOŠ a SPŠ stavební a dopravní na adrese Čsl. armády 681/10, Děčín I, a ve středisku SPŠ strojní a elektro na adrese Slovanská 1000/55, Děčín VI. Obě budovy škol nabízejí studentům výuku v moderních laboratořích a odborných učebnách. Studenti mají možnost pracovat na počítačích, i v mimoškolní době je k dispozici internet. Jsou zde dílny pro praktické vyučování, strojní i elektro laboratoře. Sídlí zde fiktivní firmy, které si studenti sami vedou. Každá budova má vlastní tělocvičnu s velmi dobře vybavenou posilovnou a velkým hřištěm s tenisovým kurtem. Studenti s bydlištěm mimo Děčín mají možnost ubytování v nově zrekonstruovaném domově mládeže s vlastní školní jídelnou.

Spolupráce s ČD Cargo

Škola velmi intenzivně spolupracuje s PJ Ústí nad Labem, kam pravidelně posílá své žáky na odbornou praxi. V úzké spolupráci se zaměstnaneckým oddělením se daří umístit studenty do provozu společnosti tak, aby si pod vedením zkušených pracovníků ČD Cargo rozvíjeli svoje praktické dovednosti. Žáci oboru Elektrotechnika konají praxi v SOKV Ústí nad Labem a OKV Most, i na stanovišti strojvedoucího v PJ Ústí nad Labem. Žáci oboru Provoz a ekonomika dopravy konají praxi v PP Děčín, Most a Lovosice na pracovních pozicích nákladní pokladník, vozový disponent, agent PPS, tranzitér přípravář i vozmistr.

Další formu spolupráce představuje účast pracovníků firmy na dnech otevřených dveří nebo na besedách se studenty. V letošním roce jsme se zúčastnili velmi zajímavého setkání se studenty maturitních ročníků, kde jsme za odborné podpory technologa Petr Gutha z PJ Ústí nad Labem měli možnost představit naši společnost a zájemce podrobně seznámit s možnostmi jejich uplatnění po skončení studia. Naše účast byla velmi pozitivně hodnocena jak samotnými studenty, tak vedením školy. Pro odborníky na dopravu z řad pedagogů organizujeme pravidelné semináře.

Zajímavost školy

Škola má v současnosti v dopravním sále nainstalovaná tři kolejiště v modelových velikostech H0, TT a N. To v měřítku 1:87 zaujímá plochu 25 m^2 a jeho stavba trvala sedm let. Délka kolejí dosahuje 87 metrů, najdeme zde 7 nádraží, 2 zastávky, 1 skryté nádraží, 3 depa kolejových vozidel, 44 světelných návěstidel, 7 tunelů, 6 mostů a 9 silničních přejezdů. Zaujme rovněž 83 různých staveb a velké množství ručně vyráběných keřů, listnatých stromů i jehličnanů. V krajině je instalována řada modelových detailů a elektronických doplňků. Kolejiště v modelové velikosti N je mobilní o velikosti kufru služebního vozidla, aby se dalo snadno převážet. Slouží především k aktivitám mimo budovy školy. I na tomto kolejišti je 5 výhybek, 2 tunely, 1 most a 1 přejezd.

Duchovním otcem myšlenky na výstavbu kolejiště, jeho projektantem i stavitelem, je bývalý učitel odborných předmětů oboru Elektrická trakce v dopravě Ing. Jindřich Tuzar. Položil jsem mu několik otázek.

Co Vás přivedlo na myšlenku postavit modelové kolejiště?

Na naší tehdejší škole jsme měli obory se studijním železničním zaměřením, ve kterých jsme mnoho let vychovávali budoucí strojvedoucí a výpravčí. Aby výuka byla kvalitnější, bylo v roce 1994 rozhodnuto, že vybudujeme výukový dopravní sál s modelovým kolejištěm v měřítku 1:87 v uvolněných prostorech po elektrotechnické dílně. Původně se zde měly konat i praktické maturitní zkoušky.

Co bylo nejtěžší na stavbě kolejiště, jaké obtíže jste překonával?

Největším problémem bylo v začátcích shánění materiálu pro stavbu kolejiště při omezených finančních možnostech školy. Tehdy ani nebyl takový sortiment modelů vozidel a doplňků jako dnes, takže jsme například některá vozidla stavěli ručně a všechny stromy a porosty se vyráběly na kroužku. Na stavbě se vystřídalo postupně 42 členů kroužku a odpracováno zde bylo 3 100 hodin. Také je nutné zmínit, že během studia se studenti na kroužku naučili modelařit a ovládat kolejiště, potom odmaturovali, přišli prváci a práce vedoucích začala opět od začátku.

Další potíže jsme měli v nedávné době, kdy se prováděla rekonstrukce dopravního sálu spojená s velkými stavebními opravami za účelem odstranění vlhkosti stěn. Kolejiště se nedalo vystěhovat z místnosti.

Kdo Vám nejvíce pomáhal se stavbou?

Samozřejmě kromě žáků musím jmenovat, bohužel již zesnulého Jiřího Luštince, bývalého pracovníka železniční stanice Děčín, který byl silným hnacím motorem v činnosti kroužku, především pak v dalším pokračování prací na kolejišti – při instalaci elektronických doplňků, nového ovládacího pultu apod. Finančně nám také průběžně pomáhají Přátelé VOŠ a SPŠ Děčín, stejně jako vedení školy, takže můžeme obnovovat vozidlový park a nakupovat materiál pro práci žáků na kroužku.

Co se studenti naučí při obsluze kolejiště?

Ručně vyrobený model parní lokomotivy řady 434.2 **Foto: Jindřich Tuzar**

V dopravním sále se žáci v první řadě naučí základy železničního provozu, naučí se zabezpečovat jízdy vlaků, dozví se podrobnosti o železničních vozidlech. Nevyhýbáme se však ani klasické modelářské práci, jako například vlastní technologii výroby stromků a doplňků na kolejiště, seznamování s elektrotechnikou a elektronikou apod.

Kdo má přístup ke kolejišti?

Do dopravního sálu může v rámci výuky zajít se žáky učitel odborných předmětů, kdy lze danou probíranou problematiku prakticky vysvětlit. Kolejiště také samozřejmě využívá železniční modelářský kroužek, který vedou dva vedoucí a dochází tam 11 žáků z druhých a prvních ročníků naší školy. Dále kolejiště slouží k prezentacím školy, návštěvám z mateřských a základních škol a vždy před koncem roku pořádáme vánoční jízdy modelové železnice pro veřejnost.

A co nějaká perlička z provozu dopravního sálu?

Snad jenom, že se nám kdysi podařilo zachránit ze zrušeného ÚPV v Ústí nad Labem dnes již unikátní ovládací pult ze stanoviště strojvedoucího z lokomotivy řady 141, který schraňujeme v dopravním sále jako vzácnou památku na slavnou éru elektrických lokomotiv I. generace.

A Vaše přání v souvislosti s provozem kolejiště?

Menší kolejiště TT a N jsou nová, kolejivo je profilové a výhybky kvalitní. Velké kolejiště H0 má profilové koleje jenom částečně a většinou staré výhybky PIKO. Takže mým přáním by byla výměna starého kolejiva a výhybek za nové, ale to již budu muset přenechat mladším. Nejen mě těší, že naše žáky činnost v modelářském kroužku baví a mají smysluplně naplněný svůj volný čas. V neposlední řadě se i tímto způsobem již pomalu připravují na své budoucí povolání.

Pane inženýre, děkuji Vám za rozhovor a přeji Vám, vedení školy i studentům, ať se splní to, co si přejete.

Petr Tobiáš

Nezvyklé přepravy železného šrotu

Opatření k zamezení šíření koronaviru COVID-19 mají dopad i na velkou většinu dosud fungujících a existujících obchodních a přepravních vztahů. Díky zcela novým podmínkám například v důsledku fragmentace Evropy na jednotlivé národní státy se objevují nové přepravy, jejichž realizace by dříve byla považována spíše za sci-fi.

Jednou z takových přeprav jsou dovozy železného šrotu z Rakouska do České republiky, tedy ve směru, který dříve prakticky neexistoval, neboť železný šrot byl historicky z České republiky a dříve Československa naopak do Rakouska a Itálie vždy jen vyvážen. Vzhledem ke zcela výjimečnému stavu v Itálii a částečně i v Rakousku poklesla v tamních hutích tradičně vysoká poptávka po železném šrotu a obchodníci s touto komoditou se snaží o prodej novým zákazníkům v jiných zemích.

Zřejmě z toho důvodu jsme v dubnu letošního roku zajistili přepravu dvou ucelených vlaků se železným šrotem jedoucích z rakouské stanice Leoben-Donawitz přes hraniční přechod Summerau/Horní Dvořiště do Kladna-Dubí. Odesílací stanice Leoben-Donawitz ve Štýrsku je přípojnou stanicí velkých železáren Voestalpine Stahl Donawitz GmbH a obvykle proto bývá stanicí cílovou českého železného šrotu, nejčastěji z oblasti jižní Moravy a jižních Čech.

První vlak dorazil do cílové stanice Kladno-Dubí 3. dubna a druhý zhruba o týden později, 11. dubna 2020. V úseku Kralupy nad Vltavou – Kladno-Dubí byly vlaky z důvodu vysoké hmotnosti vedeny vždy trojicí lokomotiv řady 753.7, resp. v prvním případě se vozby zúčastnila i lokomotiva 755.001.

Z obecnějšího pohledu jsou přepravy železného šrotu velmi zajímavé, a to proto, že již historicky mají svá některá specifika. V první řadě jde o to, že na jednu stranu se jedná o odpad, ale na straně druhé je to poměrně strategická surovina. Proto je při nakládání s ním nutno splňovat řadu podmínek pro nakládání s odpady. Jde především o různá povolení, včetně vedení jeho evidence, která je poměrně komplikovaná. Hutě jako konečný zpracovatel jsou v poněkud snazší situaci, protože vlastní zařízení pro využití vstupních surovin a kovový odpad nakupují jako surovinu pro svou výrobu a z jejich pohledu se tedy již nejedná o odpad. V České republice je ročně vyprodukováno kolem 3,5 milionu tun šrotu, z čehož asi tři čtvrtiny tvoří šrot železný; zbytek je potom šrot měděný, hliníkový apod. Pro zajímavost můžeme uvést, že pro výrobu jedné tuny oceli je potřeba zhruba 200 kg železného šrotu, zbytek je tvořen železnou rudou.

První ze dvou popisovaných vlaků z Rakouska do Kladna-Dubí opustil 2. dubna 2020 zastávku s nákladištěm Zákolany a blíží se k cíli své dlouhé cesty. V jeho čele stojí lokomotivy 753.769 a 755 a na postrku (mimo záběr) mu ještě pomáhá 755.001. **Foto: Petr Zobal**

To, že za normálních okolností je Česká republika především vývozcem a ne dovozcem železného šrotu, potvrzuje i skutečnost, že ročně se ho z naší země vyveze v hodnotě několika desítek miliard korun. Kromě výše zmíněných povolení dnes obchodu se železným šrotem nic závažného nebrání. Kdysi býval železný šrot licencovanou položkou, kdy ministerstvo průmyslu a obchodu muselo dát souhlas s vývozem. Šlo o jakousi ochranu tuzemského trhu, která zajišťovala dostatek vstupní suroviny pro české hutě. Od toho bylo již ale upuštěno a dnes je vývoz možný bez závažných komplikací. Problém nastal jen v rámci vyjednávání o vstupu do Evropské unie, kdy si Polsko a Slovensko vymohly výjimku pro monitorování toku odpadu.

Vlaky ČD Cargo je ročně přepraveno zhruba 2 miliony tun ročně, a to jak systémem jednotlivých vozových zásilek, kdy je šrot přepravován od drobných regionálních výkupců k větším zpracovatelům, tak i v ucelených vlacích, mířících ke konečným spotřebitelům. K železničním přepravám šrotu se tradičně používají vysokostěnné vozy, dnes již zpravidla pouze čtyřnápravové. Ale i zde se v posledních letech prosazují nové technologie, mezi kterými můžeme na prvním místě uvést kontejnery ScrapTainer firmy Innofreight. Ty by se mohly v blízké budoucnosti stát zajímavou alternativou konvenčních vozů a zvýšit konkurenceschopnost železnice v přepravách této důležité suroviny na kratší i delší vzdálenosti.

Martin Boháč

Přepravy bionafty z Liberce

Liberecká společnost TEMPERATIOR s.r.o. vyrobí cca 50 tisíc tun bionafty (FAME) ročně. Vyrábí biodiesel druhé generace výhradně z živočišných tuků. K cílovým spotřebitelům putuje toto palivo buďto v automobilových cisternách a nezanedbatelná část také v železničních cisternových vozech. Kromě toho, že zpracováním odpadních surovin firma šetří životní prostředí i zemědělskou půdu, potvrzuje využíváním železniční přepravy svoji společenskou odpovědnost.

Přepravy bionafty z Liberce do italské Savony probíhají v ucelených vlacích již od roku 2015. Jedná se přibližně o dva vlaky měsíčně. V srpnu loňského roku došlo v jejich vozbě k podstatné změně. Zatímco od počátku byly tyto vlaky trasovány přes hraniční přechod Břeclav – Hohenau a v Rakousku vedeny dopravcem LTE Logistik- und Transport-GmbH, od zmíněného loňského srpna je vždy několik vlaků vedeno přímější trasou přes hraniční přechod Horní Dvořiště – Summerau.

Tato, na první pohled drobná změna, souvisí s rozšířením aktivit naší společnosti v Rakousku. Vozbu vlaků trasovaných přes Summerau totiž převzala na rakouském území pobočka ČD Cargo Niederlassung Wien. Ve spolupráci českého i rakouského ČD Cargo a dceřiné společnosti ČD Cargo Logistics, která přepravy dlouhodobě zajišťuje po obchodní a spediční stránce, tak vznikl zajímavý vlak spojující Českou republiku se severem Itálie (v tomto případě dokonce až oblastí Janovského zálivu).

Vlaky jsou Vectrony řady 383 ČD Cargo pravidelně vedeny až do italské pohraniční stanice Tarvisio, na rakouském území přes alpské hřebeny s jejich přípřeží. Tak tomu bylo i ve dnech 24. a 25. dubna 2020, kdy se na svoji cestu z Liberce vydal zatím poslední vlak. Ten byl z Nymburka až do hornorakouského Lince veden lokomotivou 383.208, kde na jeho místo nastoupil stroj 383.003 a 383.208 se stal strojem přípřežním. Tato česko-slovenská dvojice lokomotiv řady 383 pak vlak dopravila až do italské pohraniční přechodové stanice Tarvisio Boscoverde.

Dodejme, že slovenské Vectrony řady 383, které má ČD Cargo zapůjčené od dopravce ZSSK Cargo, jsou velice často nasazovány na naše vlaky mířící do Itálie.

Vedle přeprav do Savony zajišťuje ČD Cargo pro společnost Temperatior s.r.o. také přepravy bionafty po železnici do Rotterdamu vlakem Belgium – Czech XPRESS provozovaným společně s belgickým provozovatelem drážní dopravy Lineas NV.

Martin Boháč
Michal Roh

Na snímku, pořízeném v pátek 24. dubna 2020, stoupá vlak 55079 krajinou České Sibiře a právě minul vjezdové mechanické návěstidlo stanice Heřmaničky, poslední na elektrizované trati v České republice. **Foto: Lukáš Strejc**

Zaměstnanecké oddělení odpovídá

Dotaz: 5. dubna 2020 mi propadl posudek o zdravotní způsobilosti. Co mám dělat?

Odpověď: V současné době, kdy na dotaz v době redakční uzávěrky odpovídám, sice zůstává vyhlášená pandemie onemocnění COVID-19, ale všichni se již po uvolňování vládních nařízení a usnesení postupně vracíme do „normálnějšího" životního i pracovního režimu.

V souladu s usnesením vlády č. 280 ze dne 23. března 2020 bylo s účinností od 16. března 2020 po dobu trvání nouzového stavu (v době uzávěrky byl prodloužen do 17. května 2020) omezeno poskytování pracovnělékařských služeb (PLS), konkrétně periodických prohlídek. Bylo stanoveno, že u zaměstnanců není potřeba provádět periodické lékařské prohlídky ve smyslu ustanovení § 11 vyhlášky č. 79/2013 Sb., o provedení některých ustanovení zákona č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách, (vyhláška o PLS a některých druzích posudkové péče), ve znění pozdějších předpisů.

V praxi to znamená, že pokud máte posudek o zdravotní způsobilosti, **který byl platný do 5. dubna 2020, tak díky výše uvedenému usnesení vlády je i nadále platný, a to do doby, než bude vystaven posudek nový.** Předpokládáme, že po ukončení nouzového stavu bude stanoveno tzv. přechodné období, během kterého budou muset zaměstnanci s „propadlými" posudky periodickou prohlídku absolvovat.

Ale již nyní nám náš smluvní poskytovatel PLS, kterým je Dopravní zdravotnictví a.s., sdělil, že ve svých zdravotnických zařízeních POLIKLINIKA AGEL a detašovaných pracovištích obnovuje lékařské služby. Zaměstnanci, kteří mají posudky o zdravotní způsobilosti po platnosti, jsou kontaktováni kolegyněmi z příslušných personálních pracovišť O10/1, které je informují nejen o obnovení lékařské péče, ale i o nastavených pravidlech, za kterých se prohlídky vykonávají. V případě propadlých posudků jsou při objednávání periodických prohlídek upřednostněni ti, u kterých je lékařský posudek po platnosti, nebo kdy se konec jeho platnosti výrazně blíží (1 – 3 týdny do konce platnosti lékařského posudku). Počet osob, pro které je PLS vykonávána, je omezen s ohledem na lékařské kapacity a na nařízení MZ ČR ohledně „nepotkávání se pacientů".

Na prohlídku je nutné mít sebou:

- „Žádost o posouzení zdravotní způsobilosti k práci" zpracovanou personálním pracovištěm O10/1; pokud již zaměstnanec v dřívější době „Žádost" obdržel, nemusí personální pracoviště zpracovávat novou.
- Výpis ze zdravotní dokumentace od svého praktického registrujícího/praktického lékaře ne starší než 90 dní – **bez výpisu nebude prohlídka provedena**. V případě, že má zaměstnanec registrujícího lékaře současně jako lékaře PLS, výpis mít nemusí.

Zaměstnanec se musí k prohlídce dostavit bez příznaků onemocnění, s ochranným prostředkem dýchacích cest (rouškou nebo klasickou textilní doma vyrobenou ústenkou, může být i šála či šátek) a je povinen důsledně dodržovat instrukce, které při objednání obdržel, včetně nařízení a pokynů příslušného zdravotnického zařízení, která jsou v rámci epidemiologických opatření stanovena (dodržet přidělený termín prohlídky, včetně konkrétního času – nechodit dříve). **Až periodickou prohlídku absolvujete, neopomeňte posudek, který vám bude lékařem PLS vystaven, neprodleně doručit na příslušné personální pracoviště.**

Za spolupráci a pochopení děkujeme

Věra Drncová

Železnice v Evropě 32. díl (Švédsko)

Švédsko, oficiálně Švédské království, je jedním ze severských států na Skandinávském poloostrově v severní Evropě. Švédsko hraničí na západě s Norskem, na východě s Finskem a na jihu je spojeno s Dánskem unikátním mostem-tunelem přes průliv Öresund. Tolik wikipedie.

Po trati „Malbana“ je přepravována především železná ruda. **Foto: Michal Roh ml.**

Železniční síť Švédska tvoří přibližně 13 tisíc kilometrů železničních tratí. První tratí pro veřejnou dopravu byla tzv. Frykstadbana, neboli trať Frykstad – Klara Älvs o rozchodu 1 188 mm. Provoz v animální trakci byl na ní zahájen v roce 1849, v roce 1855 byla trakce změněna na parní. První ryze parostrojní železnicí byla trať Nora – – Ervalla – Örebro otevřená 5. března 1856 s normálním rozchodem 1 435 mm. Zároveň švédský parlament rozhodl o vybudování sítě hlavních tratí „Stambanor“, z nichž jako první byly předány do provozu úseky Malmö – Lund a Göteborg – Jonsered, oba 1. prosince 1856. Celá hlavní trať Göteborg – Stockholm byla sjízdná od roku 1862. V severní, méně osídlené části země, se výstavba železnic rozběhla později – do roku 1881 byla dokončena trať Stockholm – Ånge, po které následovala roku 1885 tzv. „Mellanriksbana“ jako příčné spojení z města Sundsvall na pobřeží Baltského moře přes Ånge do Storlienu na hranicích s Norskem. Státních hranic s Finskem ve městě Haparanda dosáhla železnice až v roce 1919.

Green Cargo je největším švédským železničním nákladním dopravcem. Působí však i v dalších zemích. **Foto: Georg Trüb; www.railpictures.net**

Švédsko mělo kdysi poměrně rozsáhlou síť železnic s nezvyklým úzkým rozchodem 891 mm (3 švédské stopy). Existovaly dvě rozsáhlé sítě rozdělené jezerem Vättern. Velká část úzkorozchodných železnic byla uzavřena, některé však byly přerozchodovány na 1 435 mm. Jako poslední trať mezi městy Berga a Kalmar v sedmdesátých letech minulého století. Kromě několika muzejních provozů je dnes udržován provoz pouze na 65 km dlouhé trati Roslagbanan, která je začleněna do systému příměstské dopravy ve švédském hlavním městě. Tato trať byla také jako první ve Švédsku elektrifikována (1,5 kV ss), a to v roce 1895.

V roce 1988 došlo k oddělení infrastruktury od provozu vlaků – správcem tratí se stala organizace Banverket (Švédský centrální úřad pro železniční dopravu). K 1. dubnu 2010 Banverket zanikl sloučením se správcem silniční infrastruktury Vägverket a organizací Statens institut för kommunikationsanalys do nově zřízeného celku Trafikverket. Celková délka železničních tratí s normálním rozchodem 1 435 mm dosahuje 12 tisíc kilometrů. Na dvoukolejných tratích, jejichž výstavba byla zahájena po 2. světové válce, se jezdí až na výjimky vlevo.

Co se týče osobní dopravy, je největším provozovatelem dálkové „osobky“ společnost **SJ AB (Statens Järnvägar)**. Švédské státní dráhy (SJ) vznikly již v roce 1856 a zajišťovaly provoz na většině hlavních tratí. Vedlejší tratě však stavěly a provozovaly i další soukromé společnosti. Tak tomu bylo až do roku 1939, kdy byla většina soukromých železnic zestátněna. V roce 1950 patřily SJ s 50 tisíci zaměstnanci k největším zaměstnavatelům v zemi. V roce 1963 se švédský parlament usnesl, že osobní doprava musí být provozována bez dotací – to vedlo k zastavení provozu na řadě vedlejších tratí a ke zrušení zastávek se slabou frekvencí cestujících na tratích hlavních. V sedmdesátých letech 20. století se SJ staly největším provozovatelem osobní dopravy ve Švédsku. V roce 1979 přešla odpovědnost za provoz regionálních vlaků na vedlejších tratích na jednotlivé regiony, což v konečném důsledku znamenalo zastavení osobní dopravy na dalších cca 1 400 km tratí. V roce 1990 se SJ staly provozovatelem vysokorychlostních vlaků na tratích Stockholm – Göteborg a Stockholm – Malmö. Nakonec v roce 2001 SJ v původní podobě zanikly a byly rozděleny na několik firem. Jak již bylo řečeno, dnešní společnost SJ AB provozuje dálkovou dopravu prostřednictvím divize Egentrafik (podíl na trhu cca 90 %) a regionální osobní dopravu prostřednictvím divize Entreprenadtrafik (podíl na trhu cca 55 %). Největšími konkurenty SJ jsou dopravci Arriva Skandinavien, DB Regio Sverige, DSB Sverige, Svenska Tågkompaniet a Veolia Transport Sverige.

Při rozdělování SJ v roce 2001 vznikla také společnost **Green Cargo** jako provozovatel nákladní dopravy. Tato společnost je nyní aktivní nejen ve Švédsku, ale pokrývá přepravní požadavky i zákazníků například v Norsku (auta, hutní produkty apod.). Provozuje nejen ucelené vlaky, ale zajišťuje i přepravy jednotlivých vozových zásilek, což ji odlišuje od konkurence a umožnilo jí to navýšit tržní podíl právě v sousedním Norsku. Od března 2008 má společnost Green Cargo podíl ve výši 49 % ve společnosti DB Cargo Scandinavia. Řady majetkových účastí se však společnost zbavila. Například v roce 2011 ukončila činnosti divize nákladních automobilů Green Cargo Åkeri, o rok později byla divize Green Cargo Logistics prodána koncernu PostNord atd. Největším konkurentem je dopravce **Hector Rail**, jehož vlastníkem je norská rejdařská rodina Høegh. Ta je mimo jiné pátým největším přepravcem aut prostřednictvím lodí na světě. Hector Rail zahájil svoji činnost v roce 2004 a nyní se specializuje na přepravy buničiny a dřevěné kulatiny, na kombinovanou dopravu mezi Skandinávií a Německem a na mezinárodní přepravy do Norska. Společnost disponuje parkem moderních lokomotiv a zajišťuje tak i například trakci nočních a víkendových vlaků společnosti Veolia Transport Sverige. Další společnosti, jako například Tågåkeriet i Bergslagen nebo TX Logistik nezaujímají na trhu příliš velký podíl.

Výměnu zboží po železnici mezi Švédskem a Finskem komplikuje odlišnost rozchodů – most přes řeku Tornionjoki mezi stanicemi Tornio ve Finsku a Haparanda ve Švédsku. **Michal Roh ml.**

Pro fotografy bývají na muzejních úzkorozchodných tratích vypravovány speciální nákladní vlaky (Uppsala-Lena Railway). **Foto: Axel Bozier; www.railpictures.net**

Zajímavostí švédské železniční sítě je tzv. „**Malmbana**“, neboli rudná trať spojující přístavní město Luleå s železnorudnými doly u Kiruny a norským přístavem Narvik. Otevřena byla v roce 1902. Zdejšímu provozu dominuje společnost LKAB Malmtrafik přepravující ročně 25 – 30 milionů tun železné rudy. K zajímavostem zdejšího provozu patří například nápravový tlak až 32,5 tuny nebo vozy o ložné hmotnosti 100 tun.

Michal Roh

Ze zahraničí

SLOVENSKO

Personální změny v rezortu dopravy

Prezidentka Slovenské republiky jmenovala 21. března 2020 do funkce ministra dopravy a výstavby Slovenské republiky Andreja Doležala. Ten působil ve společnosti Siemens PSE, poté jako technický ředitel v Televizích Markíza a RTVS, naposledy byl ředitelem sekce inovací ve společnosti Towercom.

23. dubna 2020 odvolal ministr dopravy a výstavby z funkce člena a předsedy představenstva a zároveň z funkce generálního ředitele Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a.s., Martina Vozára. Novým členem představenstva byl od 24. dubna zvolený Roman Gono, který byl do uskutečnění výběrového řízení jmenovaný do funkce předsedy představenstva. Funkce generálního ředitele není obsazena. Roman Gono nastoupil do ZSSK Cargo v roce 2016 jako ředitel úseku služeb.

RAKOUSKO

Provoz bez dieselových lokomotiv

Na zasedání výboru pro dopravu v rakouském parlamentu informovala ministryně pro ochranu klimatu, životní prostředí, energii, dopravu, inovace a technologie Leonore Gewessler o plánu zajistit provoz na rakouských železničních tratích od roku 2030 bez dieselových lokomotiv. Část tratí by měla být elektrifikována, mělo by dojít k rozšíření využívání vozidel na alternativní pohony. Leone Gewessler je považována za ekologickou aktivistku. Dříve pracovala jako ředitelka environmentální organizace GLOBAL 2000.

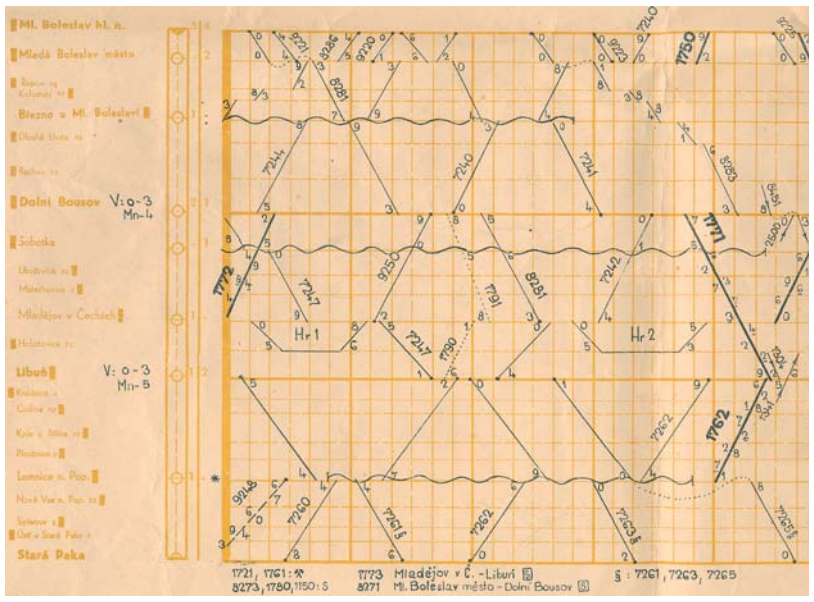
Ražba tunelu pod Semmeringem je v polovině

Společnost ÖBB-Infrastruktur a její dodavatelé obnovili v květnu práce na ražbě Semmeringského úpatního tunelu. Ražba železničního tunelu o délce 27 kilometrů byla zahájena v dubnu 2012. Podle ÖBB musí stavbaři s přihlédnutím k procesu ražby v obou směrech, jakož i ke všem vstupům, šachtám a spojovacím tunelům prorazit celkem 62 kilometrů. K dnešnímu dni jsou v polovině trasy.

Michal Roh

Železniční proměny (5.) přepravy písků z Libuně

Oblast Českého ráje je mezi veřejností známá jako velice atraktivní turistický cíl. Každoročně míří tisíce turistů do Prachovských skal, na hrady Kost a Trosky nebo do hruboskalského skalního města. Jedním z nejznámějších východisek k cestám do Prachovských skal je zastávka Hrdoňovice ležící na trati Mladá Boleslav – Libuň – Stará Paka.



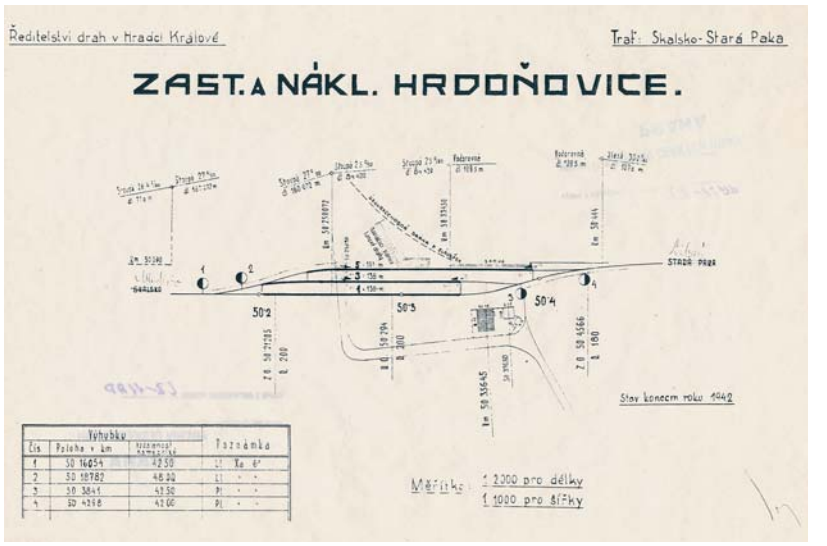
Ukázka listu grafikonu vlakové dopravy z roku 1962, ve kterém jsou zakresleny i obsluhy hrdoňovického nákladiště. **Sbírka: Michal Roh**

Při vystupování na klidném nádražíčku dnes již jen málokoho napadne, že zde ještě v poměrně nedávné době bylo velmi rušno.

V roce 1896 byl předložen ministerstvu železnic projekt na dráhu spojující Starou Paku se Sudoměří u Mladé Boleslavi přes Lomnici nad Popelkou, Sobotku a Mladou Boleslav, ale až 26. listopadu 1905 byla slavnostně zahájena doprava na dílčí trati Sudoměř-Skalsko – Sobotka. 1. června 1906 se rozjely poprvé vlaky mezi Starou Pakou a Lomnicí nad Popelkou. Nejproblematičtější byla dostavba prostředního úseku mezi Sobotkou a Lomnicí nad Popelkou, kde na několika místech, Hrdoňovice nevyjímaje, komplikovaly stavbu sváženiny jílovitých půd. Proto se zde podařilo zahájit dopravu až 24. listopadu 1906. Zatímco počáteční úsek do Libošovic ožíval především na podzim při řepných kampaních, zátěž smíšených resp. nákladních vlaků na zbylé části tvořilo dřevo, kámen a různé obchodnické zboží. A právě v blízkosti hrdoňovické zastávky se nacházelo několik větších lomů. Jedním z nejvýznamnějších byl střelečský pískovcový lom. Vznikl v roce 1885 a patřil hraběnce Jindřišce Thurn-Taxisové, velkostatkářce v Kopidlně. Do lomu vedla od zastávky úzkorozchodná dráha s rozchodem 700 mm a o délce 337 m. Vybudována byla v roce 1911. Vozíky ložené vytěženým kamenem sjížděly samotíží k nakládací rampě na zastávce Hrdoňovice, zpět byly tlačeny ručně.

Z iniciativy profesora Vysoké školy báňské Stočese se v oblasti Hrdoňovic začal na konci třicátých let 20. století těžit sklářský písek. Vytěžená surovina byla upravována na promývacím zařízení u potoka Libuňky a poté koňskými povozy odvážena na stanici do Libuně. Zde byla ručně nakládána do vagónů. Za okupace, kdy těžbu provozovala Báňská a hutní společnost, se zvýšil počet pracovníků na 140 a byla také vybudována lanová dráha výrazně usnadňující dopravu vytěženého písku k železnici. Stavba lanovky byla zahájena v roce 1943. Její cca 1 500 m dlouhá trasa k zastávce Hrdoňovice vedla přes 14 stožárů. Za směnu bylo lanovkou přepraveno 320 t písku. Zároveň došlo k rozšíření zastávky-nákladiště Hrdoňovice o další manipulační kolej a ke změně jejího statutu na stanici. Krátký čas byla obsazena i výpravčími. Třikrát denně odtud putovaly vagóny s pískem k odběratelům. Posun na nákladišti zajišťovaly většinou smíšené nákladní vlaky s přepravou cestujících, jejichž čety zde na provedení potřebných manipulací měly vyhrazeno 10 – 20 minut.

S poválečným rozvojem těžby se v dopravě sklářských písků začínají prosazovat i nákladní automobily ČSAD, které vytěženou a upravenou surovinu odvážejí k nakládce rovnou do železniční stanice Libuň. Začíná se vyrábět i pytlovaný písek, který musí být nakládán do krytých železničních vozů. Kapacita lanové dráhy se stává nedostatečnou – vždyť na počátku šedesátých let 20. století již podnik ročně produkoval více než 370 000 t písků (v roce 1948 jen 89 000 t). Objevují se první úvahy o možnostech vlečkového napojení závodu na celostátní železniční síť. V roce 1962 je zastaven provoz lanové dráhy, která je nahrazena pásovými dopravníky vedoucími od úpravny Hájenka na zastávku-nákladiště Hrdoňovice (délka cca 1 km, 1 předávací stanice po 500 m). Písek z úpravny „V Prochodech" je nákladními auty odvážen k nakládce do Libuně. Prázdné výsypné vozy jsou manipulačními vlaky přepravovány do stanice Mladějov v Čechách, odkud jsou ve vhodných vlakových mezidobích přistavovány vlečkovými vlaky k nakládce do Hrdoňovic. Obsluha nákladiště je prováděna podle potřeby až devětkrát denně. Z technických důvodů (norma zatížení) byly z Mladějova v Čechách odváženy jedním vlakem maximálně 4 ložené vozy. Ve stanici Dolní Bousov a od sedmdesátých let 20. století i v Sobotce, byly z těchto vozů sestavovány přímé odesílatelské vlaky.



Zastávka s nákladištěm Hrdoňovice – stav v roce 1942 **SOA Praha**

Poptávka po zdejších pískách stále stoupala, a proto bylo v sedmdesátých letech přikročeno k výstavbě nového zpracovatelského kombinátu. Ten měl být podle prvních projektů napojen na síť celostátních drah v Borku pod Troskami. Tato varianta by bývala byla i trakčně výhodnější (ložené vozy dopravovány po spádu), než později realizovaná varianta napojení do železniční stanice Libuň. Výstavba nové vlečky byla zahájena v roce 1978. Nebyla jednoduchá, neboť celá trať měří 4 km a stoupání (ve směru do Libuně) místy dosahuje až 25 promile. Zároveň došlo k úpravě kolejiště ve stanici Libuň, k výstavbě dostatečně kapacitního předávacího kolejiště a k vybavení stanice reléovým zabezpečovacím zařízením; byla postavena nová staniční budova. V roce 1981 se po nové vlečce rozjely první zkušební vlaky. Pro zajištění provozu byly z ČKD dodány dvě lokomotivy řady T 448.0 (740). O rok později byl zrušen pásový dopravník a ukončena nakládka písků v Hrdoňovicích, Libuni i Mladějově.

V devadesátých letech 20. století zajišťovala několik let drážní dopravu na vlečce firma Drahspol. Ta s použitím výše uvedených vlečkových lokomotiv také krátký čas, jako soukromý dopravce, zajišťovala přepravy ucelených vlaků sklářských písků z Libuně přes Turnov do Všetat a zpět přepravy prázdných soukromých vozů. Jedná se o velice důležitou přepravu suroviny pro světoznámého výrobce automobilových skel AGC Flat Glass Czech v Řetenicích. K významné změně došlo v roce 1999 – byla uzavřena smlouva o převzetí drážní dopravy na vlečce Českými dráhami. V současné době zajišťuje přepravy sklářských písků z Libuně do Řetenic dopravce ČD Cargo. Ročně se jedná o přibližně 300 tisíc tun důležité suroviny přepravované ve speciálních hliníkových vozech řady Taaos, aby nedocházelo ke znečišťování písku železitými příměsemi.

V roce 1995 byly vytrhány manipulační koleje v Hrdoňovicích a plocha nákladiště zarůstá travou stejně jako trosky nakládacích ramp a podzemních bunkrů. Příroda pozvolna zahlazuje stopy po intenzivní dopravě a nakládce písku v tomto jinak tichém lesním zákoutí.

Michal Roh

Lokomotiva 423.055 s manipulačním vlakem u Mladějova v Čechách – 1973 **Foto: Jan Koutný**

Dnes se přepravy sklářských písků z Libuně odehrávají v režii nejmodernějších strojů ČD Cargo – lokomotiv 753.7 nebo 753.6. **Foto: Petr Tausig**

Foto měsíce

„Poslední mohykán", aneb lokomotiva 753.301 v akci. Jedná se o poslední lokomotivu této řady v provozu u ČD Cargo. Nasazována je zpravidla na manipulační vlaky na Českolipsku. Protože se nám v poslední době v redakci sešlo hned několik snímků tohoto stroje, rozhodli jsme se jeden z nich, pořízený **Ondřejem Dlouhým**, vybrat jako květnové foto měsíce.

Vydavatel: ČD Cargo, a. s. Redakční tým: Michal Roh, Michala Grünbaum, Martin Boháč, Robert Heděnec, Zdeněk Šiler, Petr Říha, Kamila Chovancová a Věra Drncová.
Tisk, sazba a grafická úprava: DTP Futura, s.r.o., **Adresa redakce:** Redakce Cargováku ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 Holešovice
e-mail: cargovak@cdcargo.cz, **www.cdcargo.cz,** Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 19835.