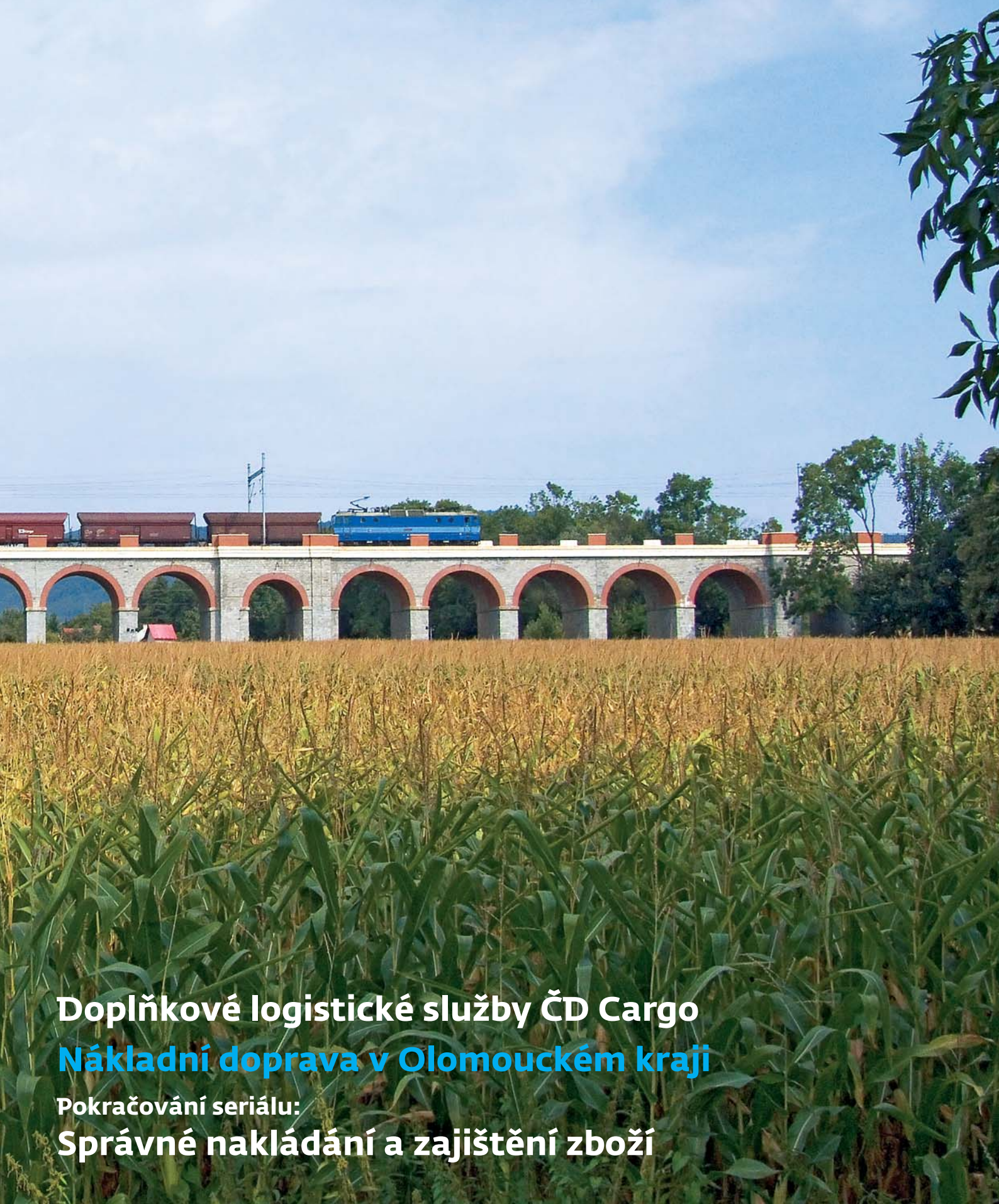


Cargo Bulletin

Čtvrtletník společnosti ČD Cargo, a. s.

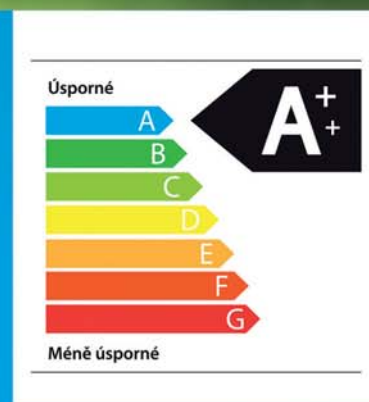
Ročník 2009 / Září / Číslo 3



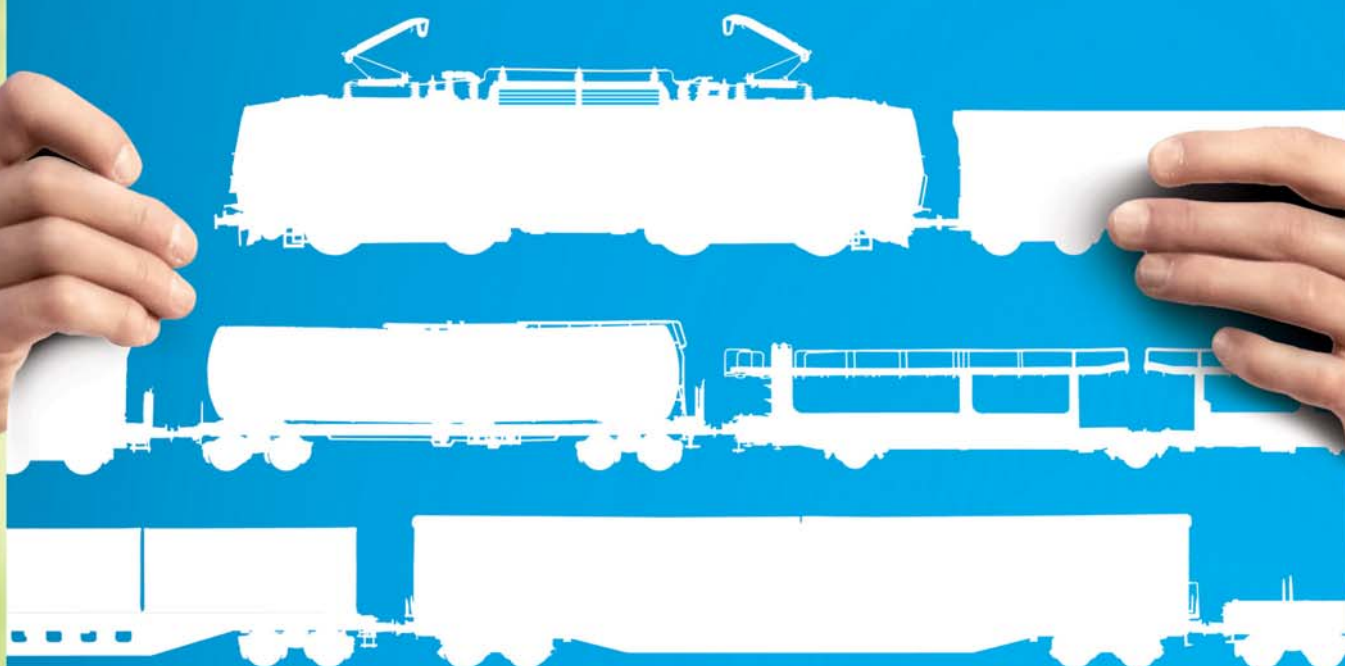
Doplňkové logistické služby ČD Cargo
Nákladní doprava v Olomouckém kraji

Pokračování seriálu:

Správné nakládání a zajištění zboží



Ekologicky



ČD Cargo, 24 hodin denně, 7 dní v týdnu, 365 dní v roce...

 **Cargo**

Člen skupiny České dráhy, a.s.

Obsah

Editorial	1
Přeprava vozových zásilek a využití síťového efektu železnice	2
	
Nabídka cokoliv kamkoliv dokážeme rozšířit i o kdykoliv	5
Doplňkové logistické služby ČD Cargo	6
	
Firemní kultura je podstatnou součástí moderní firmy	8
Pro budoucnost Krušných hor	9
Zkušební nakládka na vlečce pily v Čáslavi	10
Nákladní doprava v Olomouckém kraji	11
	
Novinky v přepravách obilí	16
Správné nakládání a zajištění zboží	17
Přehradý a železnice	20
Železnice v Thajsku - Okénko cestovatele	23
	
Aktuality	26

Editorial



Vážení přátelé,

otevíráte podzimní vydání ČD Cargo Bulletinu, které vychází v době hospodářsky neklidné. Vývoj světové i české ekonomiky zásadně ovlivňuje většinu průmyslových firem a s ním i dopravní trh. V uplynulém roce jsme v ČD Cargo zavedli akční plán, přijali protikrizový balíček, provedli reorganizaci vnitřních procesů a snažíme se pečlivě reagovat na aktuální potřeby našich zákazníků.

Právě zákazník totiž stojí na prvním místě v naší strategii, veškeré naše nové projekty prověřujeme kritickým pohledem zákazníka a koneckonců Vám, našim zákazníkům, je také určen náš Bulletin.

V tomto čísle se kromě jiného dočtete o výhodách síťového efektu železnice, o nasazení lidí z ČD Cargo při naplňování operativních přepravních potřeb zákazníka ze Skupiny Lafarge takřka ze dne na den nebo o našich doplňkových logistických službách, které jsou součástí širší koncepce komplexnějších služeb pro zákazníky. Bulletin přináší článek o posilování firemní kultury v ČD Cargo prostřednictvím etického kodexu, jehož cílem je pomoci našim zaměstnancům posílit profesionální pravidla vnější i vnitřní komunikace.

Podle vývoje marketingu v dopravě jsme si vědomi trendů, že klíčem k úspěchu se stává sestavování celkových logistických plánů zákazníkům. Nerozhoduje jen rychlé a spolehlivé dodání zásilky, ale důležitým parametrem je také velmi těsný vztah mezi zákazníkem a všemi články logistického řetězce. Přesvědčil jsem se o tom znovu při příležitosti otevření části vlečky a haly pro vykládku ocelových svitků firmy HYSCO v Nošovicích. Jsem rád, že se na projektu výstavby vlečky pro automobilový komplex Hyundai Motor Manufacturing Company v Nošovicích podílelo i ČD Cargo. Otevření další části závodu je nadějným příslibem pro větší zapojení železnice do moderních logistických procesů.

Hospodářská krize je však také šancí pro nové rozměry spolupráce, což potvrzuje zkušební nakládka na vlečce pily v Čáslavi, přepravy obilí z Blatné do německého Zeitzu nebo nový systémový vlak Sylvania Train, který je určen pro zásilky z Polska, České republiky a Slovenska do Rumunska a Moldávie. I přes nepříznivé okolnosti již nyní vnímáme jisté známky oživení na trhu.

Do závěru roku si proto společně přejme tolik očekávané zlepšení celosvětové hospodářské situace a v osobním životě především zdraví, spokojenost a klidnou mysl.

Přeji Vám příjemné čtení.

Josef Bazala
předseda představenstva
a generální ředitel ČD Cargo, a. s.

Přeprava vozových zásilek a využití síťového efektu železnice

Výstavba železnic v 19. a v počátcích 20. století vycházela z nutnosti nalézt a realizovat alternativu k tehdejší pomalé a nevykonné nákladní silniční dopravě koňskými potahy, která již nevyhovovala nárokům prudce se rozvíjejícího průmyslu a obchodu. Soudobá železnice proto musela být schopna zajistit skutečně plošnou obsluhu obývaného a hospodářsky produktivního území.

České země jakožto hospodářsky nejrozvinutější část tehdejší Rakousko-uherské monarchie disponovaly a dosud disponují jednou z nejhustších sítí hlavních i místních drah v Evropě i na světě. Tato síť vytvořila předpoklad stát se páteří nákladní dopravy, a zcela tak eliminovat dálkové silniční povoznictví. V té době měla železnice skutečně dominantní postavení na trhu nákladní přepravy. Toto postavení bylo navíc zdůrazněno strategickým vojenským významem železnice, který si sice podržela až do dnešních dní, zdaleka však ne v takovém rozsahu.

V neprospěch železnice se situace začala měnit po první světové válce, kdy se na scéně objevil vážný konkurent: nákladní automobil. Ten přes všechny své nedostatky, jakými jsou zejména vyšší energetické nároky nebo vyšší personální náročnost na přepravený objem zboží, postupně začal přebírat tíhu nákladní přepravy, dnes u nás tvoří podíl výkonů silniční dopravy na celkových přepravních objemech cca 70–80 %. Tento vysoký podíl je zapříčiněn řadou faktorů, přičemž jedním z hlavních je dosažený skutečně síťový charakter silniční dopravy, která tak umožňuje poměrně rychlou a spoleh-

livou přepravu téměř všech druhů zboží mezi libovolnými místy po celém obsluhovaném území. K hlavnímu navýšení podílu silnice oproti železnici došlo v segmentu vozových zásilek, současná železnice si podržela významnější postavení především v přepravách zásilek pravidelných a větších objemů, realizovatelných v ucelených vlacích. Ty však na celkovém objemu nákladní přepravy zaujímají jen malý podíl.

I přes tento pro současnou železnici nepříznivý stav tvoří i ve 21. století přeprava jednotlivých vozových zásilek významnou



Manipulační vlak Mn 85560 vezoucí v pěti vosech řady Falls zásilku hnědého uhlí projíždí 14. srpna 2009 zastávkou Voračice na trati Olbramovice – Sedlčany.



Nakládka kovového odpadu do vozu ČD Cargo ve stanici Kunžak-Lomy na úzkorozchodné trati JHMD Jindřichův Hradec – Nová Bystřice 7. srpna 2009

část výkonů ČD Cargo; vzato v tržbách i přepravených tunách se jedná zhruba o jejich polovinu. ČD Cargo je navíc jediný železniční dopravce v České republice, který tyto služby svým zákazníkům nabízí a poskytuje. Tím se výrazně odlišuje od svých konkurentů, výhradně zaměřených na provozně jednodušší zásilky v ucelených vlacích. Z toho vyplývá mimořádná péče, již ČD Cargo věnuje jednotlivým vozovým zásilkám i v dnešní době.

Zvládnutý a efektivní systém železničních přeprav vozových zásilek předsta-

vuje pro zákazníky zajímavou alternativu k silniční dopravě, a skýtá tak v sobě pro dopravce významný obchodní potenciál. Vozovými zásilkami jsou dnes přepravovány všechny komodity, se kterými se lze ve vlacích ČD Cargo setkat. Jedná se o tzv. obchodní uhlí – hnědé i černé –, jež je rozváženo k desítkám drobných odběratelů, podobně jako například hnojiva. Stejně tak je realizován železniční svoz vytěženého dřeva, a to jak pro papírny, tak pro pily u nás i v zahraničí. Velmi významnou komoditou, přepravovanou plošným systé-

mem vozových zásilek, je kovový odpad svážený k dalšímu zpracování v hutích, opět tuzemských i zahraničních.

Samostatnou kapitolou je rozvoz kontejnerů z terminálů kombinované dopravy všech u nás působících operátorů (Lovosice, Praha-Uhřetěves, Praha-Žižkov, Mělník, Lípa nad Dřevnicí) na vlečky svých zákazníků. K rozvozům jsou používány vozy Sgs ČD Cargo, vybavené dřevěnou podlahou a umožňující nájezd manipulační techniky z rampy do kontejneru; pro rozvozy nádržkových kontejnerů mohou být použity i vozy jiných řad (Sgjs, Sgnss) bez dřevěné podlahy. Doručení importního zboží až k zákazníkovi železniční dopravou (resp. odvozem zboží exportního) je účinně zdůrazněn ekologicky příznivý charakter kombinované dopravy, která je schopna využít železnici v celé pevninské části přepravy.

Význam přepravy jednotlivých vozových zásilek lze ilustrovat na některých zajímavých příkladech:

Ve dnech 6.–22. 4. 2009 se konala nepřetržitá výluka úseku Zdice – Ločovice na trati 200 SŽDC. Touto výlukou byla znemožněna pravidelná obsluha Ločovic a hlavně stanic na místní trati 172 Zadní Třebáň – Ločovice, která se koná jízdou



Manipulační vlak Mn 85933 projíždí 20. dubna Zadní Třebaně ke stejnojmenné železniční stanici úsekem, kterým není za normálních okolností nákladní doprava vedena.

manipulačního vlaku ze Zdic přes Lochovice. Vzhledem k tomu, že bylo nutno zajistit obsluhu těchto stanic i během výluky, sáhlo ČD Cargo k neobvyklému řešení, a to k obsluze trati 172 přes Zadní Třebaň. Za zmínku jistě stojí, že v úseku Zadní Třebaň – Liteň nejel do té doby nákladní vlak možná několik desítek let.

Celkem byly zavedeny tři dvojice zvláštních manipulačních vlaků Mn 85932/85933 Beroun – Zadní Třebaň – Liteň – Lochovice a zpět, a to ve dnech 16., 17. a 20. dubna.

Velmi zajímavou vnitrostátní přepravou, realizovanou prostřednictvím vozových zásilek (případně skupin vozů) ČD Cargo, jsou nádržkové kontejnery firmy Omega Trans přepravované v relaci Lovosice – Přerov a zpět. V těchto kontejnerech jsou přepravovány zahřáté kapalné látky; tyto přepravy velmi dobře ilustrují možnou konkurenceschopnost železnice vůči silnici i na vnitrostátních ramenech a dále také možnost spolupráce mezi železnicí a zavedeným silničními dopravci.

Ne všechny místní tratě v České republice jsou obsluhovány vlaky ČD Cargo. Mezi takové patří například síť úzkokolejných tratí Jindřichohradeckých místních drah (JHMD), ležící v Jihočeském kraji a částečně v kraji Vysočina. Ve spolupráci s JHMD je i na její síti prováděna

nakládka a vykládka normálněrozchodných vozů, které jsou vzájemně předávány v Jindřichově Hradci, odkud pokračují vlaky ČD Cargo ke svým příjemcům. Mezi hlavní komodity nakládané na JHMD patří kovový odpad, nakládaný zejména v Nové Včelnici (na trati Jindřichův Hradec – Obrataň) a v Kunžaku-Lomech (na trati Jindřichův Hradec – Nová Bystřice). Tato spolupráce různých dopravců na kolejích různých rozchodů zvláště dobře ilustruje schopnosti dnešní železnice skutečně plošně obsluhovat své zákazníky.

Tzv. obchodní (někdy též tříděné nebo drobné) uhlí je k odběratelům zpravidla dováženo vozy řady Es nebo Eas, které vyžadují ke své vykládce mechanizaci. Existují však výjimky, kdy jsou firmy vybaveny zařízením pro vykládku samovýsypných vozů řady Falls. Jedním z nich je firma prodejce uhlí v Sedlčanech, která sídlí v bezprostřední blízkosti koncového nádraží malebné středočeské lokálky Olbramovice – Sedlčany. Ročně je do této stanice manipulačními vlaky ČD Cargo navezeno cca 15 000 tun hnědého uhlí.

Mezi specifické příklady přepravy jednotlivých vozových zásilek patří i přepravy reklamních letáků v podobě poštovních zásilek z Břeclavi do různých stanic (poštovních uzlů), popsané v minulém čísle Bulletinu.

Skutečně konkurenceschopná železnice, která chce na přepravním trhu obstát, musí být schopna zajistit plošnou obsluhu území efektivním systémem vozových zásilek. V opačném případě, při rezignaci na tento obchodní segment a zaměření se pouze na přepravu ucelených vlaků, hrozí jednak podstatný propad výkonů a s nimi spojených tržeb dopravce, jednak další ústup železnice z pozice významného dopravního prostředku do pozice dopravy okrajové a společností spíše trpěné. Nezanedbatelným faktorem je také to, že při rezignaci na přepravy vozových zásilek by na území České republiky došlo k přesunu několika milionů (možná desítek milionů) tun zboží ročně z kolejí na jiné druhy dopravy, zejména na silnici. Tím se z obchodního a provozního problému železnice a na ní působících dopravců stává problém celospolečenský, ze něhož vyplývá výzva pro politiky, kteří musí zajistit odpovídající podmínky pro železniční dopravu. Pak je možné přepravovat a obsluhovat území v patřičných objemech, a přitom generovat odpovídající tržby a výnosy.

ČD Cargo si je vědomo těchto příležitostí a rizik, a proto hodlá tento segment železniční nákladní přepravy dále udržovat a rozvíjet.

Text a foto: Martin Boháč



Vůz řady Sgs s naloženým nádržkovým kontejnerem firmy Omega Trans je připraven 27. května 2009 k odeslání z terminálu v Lovosicích k příjemci do Přerova.

Nabídku cokoliv kamkoliv dokážeme rozšířit i o kdykoliv

V období mezi polovinou května a června letošního roku byly uskutečněny operativní přepravy cca 30 000 t portlandského slínku mezi cementárnou Lafarge Cement, a.s., v Čížkovicích a cementárnou Lafarge Cement Polska Kujawy v 19 ucelených vlacích.

Akciová společnost Lafarge Cement Čížkovice je součástí Skupiny Lafarge, která je významným světovým výrobcem stavebních materiálů. Tato společnost patří v rámci přeprav komodit stavebnin mezi velmi významné zákazníky společnosti ČD Cargo v oblasti severních Čech. Cementárna vyrábí a dodává cementy, maltovinová pojiva a také odsiřovací vápence pro tepelné elektrárny, její historie sahá až do roku 1898. Portlandský slínek je meziprodukt při výrobě cementu, který se vyrábí výpalem surovinové směsi v pecích. Mletím portlandského slínku s dalšími složkami se vyrábí cement.

Začátkem května došlo u sesterské společnosti Lafarge Cement Polska ve městě Kujawy k výpadkům ve vlastní výrobě slínku. Po analýze možných řešení vzniklého problému bylo v rámci společnosti Lafarge vybráno jako optimální dodávání slínku vyrobeného v Čížkovicích do polského závodu, a to po nezbytně nutnou dobu. Vedoucím logistiky společnosti Lafarge Cement, a.s., panem Martinem Radou byl vysloven dotaz, zda by bylo v možnostech ČD Cargo tyto předem neplánované přepravy uskutečnit.

Byly provedeny cenové a technologické nabídky z české i polské strany a po jejich vyhodnocení byla zvolena varianta přepravní trasy mezi vlečkou odesílatele ve stanici Lovosice a vlečkou příjemce ve stanici Wapienno přes pohraniční přechodové stanice Lichkov/Miedzylesie. Přepravy byly realizovány na české straně dopravcem ČD Cargo a na polské straně soukromým dopravcem PCC Kolchem. Vše se uskutečnilo za úzké spolupráce se spediční firmou SPEDICA s.r.o., která pro společnost Lafarge Cement, a.s., zajišťuje dovozní a vývozní přepravy.

Trasování připravilo oddělení vlakové tvorby ČD Cargo spolu s příslušnými provozními jednotkami a dispečerským aparátem. Současně s tím oddělení hospodaření s nákladními vozy zajistilo první tři ucelené soupravy vozů řady Falls, přičemž každou tvořilo 27 vozů. V průběhu přeprav byl počet souprav vzhledem k potřebám zákazníka operativně rozšířen o jednu další ucelenou soupravu. K předávání vlaků mezi českou a polskou stranou docházelo v polské přechodové stanici Miedzylesie.

Na základě provedené objednávky byla v sobotu 16. května naložena první souprava s portlandským slínkem, která byla ještě téhož dne vypravena do polské stanice Wapienno, kam přijela v krátkém přepravním čase. V pondělí 18. května byla naložena další souprava. Do konce května bylo takto přepraveno 9 ucelených vlaků, což představuje přepravu 12 700 tun slínku. Přepravy pokračovaly ještě v první polovině června, kdy bylo přepraveno ještě dalších 10 ucelených vlaků se 14 000 tunami slínku. Za dobu trvání přeprav v období mezi 16. květnem a 14. červ-

nem bylo operativně podle požadavků zákazníka převezeno téměř 30 000 tun portlandského slínku v 19 ucelených vlacích.

Spokojenost zákazníka vyjádřil děkovný e-mail, ve kterém obchodní ředitel společnosti Lafarge Cement, a.s., Ing. Michal Liška tlumočil poděkování a uznání sesterské společnosti Lafarge Polska všem zúčastněným za vstřícnost, iniciativu a operativnost při zajištění kontinuálních dodávek portlandského slínku.

Operativnost zde hrála primární úlohu, protože ve středu bylo rozhodnuto ze strany zákazníka o způsobu zásobování polské cementárny slínky a v sobotu odjel z Lovosic první ucelený vlak. Mezitím bylo třeba naplánovat trasy po českém i polském území, postavit soupravy vozů, přidělit hnací vozidla a dojednat cenové podmínky na české a polské straně, což se za koordinace spediční firmy SPEDICA podařilo vskutku v „dobrém“ čase.

Text: František Zeman
Foto: archiv ČD Cargo



Doplňkové logistické služby ČD Cargo

Železniční přeprava má oproti silniční přepravě řadu odlišností, které ji v očích zákazníků v mnoha případech znevýhodňují. Jedná se zejména o nemožnost dodání zboží přímo na vykládací / nakládací místo zákazníka. V případech velkého objemu či bezprostřední blízkosti je tato nevýhoda řešena vybudováním vlečky přímo do areálu zákazníka. V opačném případě však musí být k samotné přepravě zajištěna překládka mezi železničním a silničním vozidlem. Právě tyto činnosti (a nejen je) poskytuje ČD Cargo pod názvem Doplnkové (logistické) služby.



Nabídka těchto služeb je velmi důležitým faktorem při rozhodování zákazníka o využití železniční přepravy. Bude-li zákazníkovi poskytnut tzv. full servis shodný s přímou přepravou silniční (tedy přeprava z domu do domu) levnější a ekologičtější železniční dopravou, zcela jistě bude o změně svého dodavatele logistických služeb vážně uvažovat.

Tyto služby jsou ze strany zákazníků pro svou specifčnost a vysokou odbornost stále více poptávány, a to zejména jsou-



Zajištění finální části logistického řetězce pro zákazníka – vykládka zboží z železničních vozů, jeho uložení ve skladišti a následný odvoz k zákazníkovi dle jeho pokynů. Stejným způsobem je realizována i zpětná nakládka hotových výrobků. Tyto činnosti jsou trvale zajišťovány střediskem doplňkových služeb v železniční stanici Jaroměř.

li poskytovány společně s železniční přepravou jako komplexní služba.

ČD Cargo má s poskytováním doplňkových logistických služeb dlouholeté zku-

šenosti. I tato oblast prochází svým vývojem, a tak v posledních letech dochází k centralizaci poskytovaných služeb. V roce 2000 jsme je nabízeli v 67 lokalitách, v současné době jsou poskytovány pouze ve 14 střediscích. Tímto snížením bylo dosaženo lepšího vybavení jednotlivých pracovišť a širšího portfolia nabízených služeb.

Pracoviště doplňkových služeb zajišťují pro zákazníky činnosti tzv. první a poslední míle, jak je znázorněno na příloženém schématu. Jedná se zejména o komplexní služby zákazníkům při manipulaci se zbožím, předcházející nebo přímo navazující na přepravu vozových zásilek po železnici:

- svoz a nakládku zboží do železničních vozů a kontejnerů, uložení a zajištění zboží (včetně nadrozměrných nákladů) na železničním voze,
- vykládku ze železničních vozů, kontejnerů a rozvoz zboží do míst určených zákazníkem,
- úpravy nebo překládky nákladu a zajištění zboží v případech, kdy je přeprava



Nakládka a upevnění 24 kusů modulů energetického celku na železniční vozy, včetně dodání upevňovacích prostředků, realizované střediskem doplňkových služeb Trutnov přímo na vlečce zákazníka v Kolíně.

V srpnu 2009 byly do užívání ČD Cargo předány tři nové vysokozdvizné vozíky o nosnosti do 2,5 tuny. Je to další z kroků k naplnění dlouhodobé strategie společnosti vedoucí ke zkvalitňování služeb poskytovaných zákazníkům a modernizaci celé společnosti. Pořízené vysokozdvizné vozíky na elektrický pohon nahradí ve střediscích doplňkových služeb Ostrava a Lovosice manipulační techniku starších typů s končící životností. Ve srovnání s touto dosluhující technikou jsou nové vozíky spolehlivější, v provozu hospodárnější, rychlejší, poskytují lepší pracovní komfort obsluhy a jsou šetrné k životnímu prostředí. Vozíky jsou vybaveny přídavným zařízením pro manipulaci nepaletizovaného zboží (balíků, svitků, rolí apod.). Tyto manipulace je navíc možno, díky snížené výšce vozíků, provádět i v kontejnerech.



Nové vozíky jsou spolehlivější, v provozu hospodárnější, rychlejší, poskytují lepší pracovní komfort obsluhy a jsou šetrné k životnímu prostředí. Jsou vybaveny přídavným zařízením pro manipulaci nepaletizovaného zboží (balíků, svitků, rolí apod.). Tyto manipulace je navíc možno, díky snížené výšce vozíků, provádět i v kontejnerech.

vozové zásilky dočasně pozastavena z důvodů ložné nebo technické závady,

- manipulace se zbožím v místech určených zákazníkem,
- vyplnění přepravní dokumentace a další služby podle dohody se zákazníkem,
- třídění, skladování, balení, expedice a reexpedice zboží,
- převzetí, shromažďování, odesílání, rozdělování, výdej nebo zabezpečení další přepravy zásilek,

- skladování a související zajištění vykládky, uložení zásilek do skladu a jejich nakládky při výdeji ze skladu.

Některé z výše uvedených služeb lze poskytovat i v jiných než výše uvedených lokalitách. ČD Cargo nabízí též zajištění překládky, fixace či úpravy nákladu po celé České republice, v kterékoliv železniční stanici s výpravním oprávněním či na železniční vlečce. Naši zkušení, odborně pro-

školení pracovníci „mobilních čet“ dokáží zajistit nakládku, upevnění velkých investičních celků, silničních vozidel apod.

Jako ukázky služeb poskytovaných středisky logistických služeb lze uvést některé zrealizované obchodní případy (viz foto).

Text: Jaroslav Kvapil

Foto: Jaroslav Kvapil, Martin Boháč



Realizace svozu a nakládky reklamních katalogů do železničních vozů Hbilns o celkovém objemu cca 2000 tun, včetně zajištění úkonů spojených s podejem železničních vozů k přepravě do Švédska. Tato přeprava byla zabezpečena přesně podle pokynů zákazníka středisky doplňkových služeb Trutnov a Plzeň v železniční stanici Plzeň-Kotěrov.

Firemní kultura je podstatnou součástí moderní firmy

ČD Cargo, a. s., připravilo pro své zaměstnance návod, jak nejlépe reprezentovat svoji společnost.

V dnešní době, kdy na trhu s železniční dopravou přibývá stále rozsáhlejší konkurence, je nutné si uvědomit, že i ČD Cargo se musí stát moderní společností ve všech oblastech, které souvisejí s provozováním železniční dopravy. Jednou z výrazných oblastí je i otázka personální politiky s velkým zaměřením na chování jednotlivce a jeho následnou prezentaci celé společnosti. Každý zaměstnanec je při výkonu své profese pro společnost ČD Cargo jejím zástupcem, jenž v právě daný moment může rozhodnout o náhledu na společnost u mnoha klientů, zákazníků a dalších osob, které mohou být pro ČD Cargo důležitým partnerem v budoucí spolupráci.

Za tímto účelem se představitelé Odboru lidských zdrojů ČD Cargo rozhodli připravit dle nejmodernějších teorií kodex, který má napomoci jednotlivým zaměstnancům v otázce chování a dobré reprezentace společnosti. Autor v předchozí větě záměrně nepoužil slovo „etický“ s vědomím toho, že spojení „etický kodex“ bývá u mnoha zaměstnanců často vnímáno negativně především z důvodu, že jej lidé chápou jako cosi, co jim omezuje možnost sebe-realizace. Opak je ale pravdou. Etický kodex společnosti ČD Cargo je spíše vodítkem a jeho cílem je snaha pomoci všem zaměstnancům najít optimální postavení ve společnosti.

Hlavní náplní etického kodexu ČD Cargo je souhrn obecných charakteristik činností zaměstnance, které úzce souvisejí s dobrou prezentací společnosti. Proto se etický kodex zaměřuje na otázky nastavení vztahu a správné komunikace nejen mezi zaměstnancem a klientem, ale také mezi zaměstnanci samotnými. Dobré prostředí ve společnosti může přinést dílčí výsledky také díky vyšší spokojenosti zaměstnance, který se díky tomu stane produktivnějším a podstatně ochotnějším pro firmu obětovat vyšší úsilí.

Etický kodex tak ve své podstatě upravuje pravidla plynoucí ze zákonů ČR, ale také ze zásad interních nařízení společnosti, jakož i ze zásad dobrých mravů. Spojením těchto zásad by tak mělo dojít k vytvoření pravidel podporujících strategický záměr společnosti, a to efektivní dopravu s kvalitní podporou služeb prostřednictvím všech zaměstnanců. Pro zaměstnance bude tento dokument dostupný ve dvojím vydání. První, v úplném znění, bude možné najít a volně stáhnout na stránkách www.cdcargo.cz. Druhá, zkrácená verze, zahrnující stručnější body ve formě zjednodušeného výkladu, bude k dispozici jako prezentace. Zájemci

ji naleznou na různých místech jednotlivých organizačních složek. Účelem této verze je snaha upozornit zaměstnance na skutečnost, že takovýto dokument vznikl a co je jeho hlavní náplní.

Text: Dušan Pouzar
Foto: archiv ČD Cargo



Pro budoucnost Krušných hor

Krušné hory představovaly odedávna téměř nepřekonatelnou hranici v severozápadní části našeho území. Záměrně píše téměř nepřekonatelnou, protože na několika místech zdolávaly strmé horské svahy zemské stezky. Ty byly později zpravidla upraveny na zpevněné silnice. V druhé polovině 19. století se však v Krušných horách objevil kapacitnější dopravní prostředek – vlak.



Přes státní hranici do saského Johanngeorgenstadtu jezdily nákladní vlaky ještě krátce na počátku 90. let 20. století.

Do „Johanu“ přijel první vlak ze saské strany v roce 1883, z Karlových Varů pak v roce 1899. Od té doby zde panoval čilý ruch. Z pohledu nákladní dopravy sice přechod patřil k méně významným, měl spíše lokální charakter, ale např. v roce 1927 tudy bylo do Saska předáno 37 tisíc tun zboží, zpět do republiky pak 13 tisíc tun zboží. Dnes hraniční úsek mezi Potůčky a Johanngeorgenstadtem slouží pouze osobní dopravě. Nákladní byla zastavena v roce 1945. Zda tomu tak bude navždy, ukáže čas. V letošním roce totiž byla akciová společnost ČD Cargo oslovena zástupci sdružení Občané za kvalitu života v Krušných horách s dotazem, zda je možné přes přechod znovu zavést nákladní vlaky.

Cílem výše uvedeného sdružení je ve spolupráci s německou iniciativou BI-B93 zamezit zkapacitnění české silnice II/221 z Ostrova do Potůček a výstavbě nové silnice na německém území. Podle zástupců obou sdružení není nová silnice přes hřebek Krušných hor žádnou pomocí pro horské obce, spíše by měla negativní vliv nejen na kvalitu života obyvatel a na přírodu, ale mohla by nepříznivě ovlivnit rozvoj turistiky v oblasti. Silnice II/221 by měla být modernizována jen tak, aby umožnila lepší příjezd turistů a rekreantů do oblasti.

Pro podporu svých cílů pořádají obě sdružení osvětové akce pro širokou veřejnost. Například 17. května 2009 se na česko-německém pomezí v Horní Blatné v Krušných horách konala zajímavá akce. Jejím cílem bylo upozornit na neuváženost výstavby nové kapacitní silnice spojující Ostrov s hraničními Potůčky a saským městem Zwickau a jejího využití pro nákladní automobily nad 3,5 tuny, když pro spojení sousedních regionů je možné využít železniční trať Karlovy Vary – Potůčky – Johanngeorgenstadt – Zwickau. Ta slouží veřejnosti již 110 let, v současné době je modernizována a podle členů obou sdružení i občanů není důvod ji nevyužívat pro mezinárodní nákladní dopravu. V rámci akce proto byla mezinárodní železniční nákladní doprava obnovena alespoň symbolicky – přepravou nákladu, resp. balíku, s dvojjazyčným nápisem: pro budoucnost Krušných hor – Zu(g)kunft Erzgebirge. Obsahově podobná akce se uskutečnila i 23. srpna 2009 na nejvyšší hoře německých Krušných hor, na Fichtelbergu.

Představitelům sdružení Občané za kvalitu života v Krušných horách bylo již dříve předáno stanovisko akciové společnosti ČD Cargo, která je připravena mezistátní nákladní dopravu na této

trati provozovat, samozřejmě za předpokladu zájmu zákazníků a především efektivitu těchto přeprav. Je však potřebné si uvědomit ekonomickou náročnost s ohledem na obtížné sklonové poměry horské tratě. V této oblasti je nyní k dispozici dostatečně kapacitní spojení ve směru do Německa, např. přes hraniční přechody Cheb nebo Vojtanov.

Je nesporné, že součástí zodpovědného přístupu k životnímu prostředí je i eliminace negativních vlivů dopravy na něj, neboť jak je obecně známo, doprava je jedním z největších producentů škodlivých látek. Mezi různými druhy dopravy pak jasně největší škody působí doprava silniční. Naopak mezi ekologicky nejpříjemnější patří doprava železniční. Proto je možné se na billboardech a v inzerátech propagujících služby naší společnosti setkat se sloganem „Šetrně - ekologicky“. I my se proto domníváme, že kamiony ve vrcholových partiích Krušných hor nemají své místo.

Text: Michal Roh

**Foto: archiv Petr Maglia,
Michal Roh, Michal Roh ml.**



Předání symbolického nákladu na diskusním Evropském fóru Pro budoucnost Krušných hor.



Na podobné horské komunikace těžká kamionová doprava skutečně nepatří.

Zkušební nakládka na vlečce pily v Čáslavi

Firma LESS a.s. - holdingová společnost pečuje o lesy a nabízí profesionální služby i jiným vlastníkům lesů. Působí v celé republice, ale i na Slovensku, Ukrajině, Rusku, Francii a SRN. Její dceřiná společnost Less Timber s.r.o. má v péči pět závodů na zpracování dřeva. Nejnovější závod v Čáslavi zahájil provoz v letošním roce. V areálu závodu byla parní pila již od roku 1884. Zařízení dosloužilo, po 124 letech byl provoz ukončen a areál zakoupila firma LESS a.s.



Zkušební nakládka vozu řady Res řezivem

Čáslav má výhodnou polohu s možností dopravy po silnici i železnici. Železniční vlečka byla prodloužena ze 100 m na současných 200 m. Pro pořez dřeva sem bude dopraveno ročně 250 000 m³ jehličnatého i listnatého dřeva, a snahou ČD Cargo jako dopravce bude alespoň polovinu objemu přepravit po železnici.

Pila je vybavena nejmodernější technologií od předních světových dodavatelů, která přináší úspory při zpracování. Je zde možno pořezat kmeny o síle až 160 cm. Každý kmen je označen čárovým kódem a vše probíhá automatizovaně, od přejímky dřeva, odkorňování, pořez, až po adjustaci a sušení řeziva. Ale i odpad při výrobě je využit. Odkorňené zbytky jsou drceny a tzv. bílá štěpka je dodávána papírnám. V areálu byla vybudována i elektrárna, která bude ostatní dřevní zbytky a kůru spalovat. Má vyrobit cca 35 tisíc MWh tepelné energie pro sušení řeziva (sedm sušáren), kromě toho bude cca 40 tisíc MWh elektřiny ročně dodáváno do sítě. Pro před-

stavu – je to objem který spotřebuje za rok přibližně 8000 domácností. Aby bylo této produkce dosaženo, předpokládá se i návoz lesních štěpků.

ČD Cargo dlouhodobě spolupracuje s Less&Forest s.r.o., která zajišťuje nejen komplexní služby vlastníkům lesů, ale

i dopravu, jak pro jednotlivé závody holdingu, tak i exporty dřeva a řeziva. Patří mezi firmy s největší nakládkou dřeva na železnici. Jelikož společnost má 90 kamiónů na přepravu dřeva, vždy je potřeba ceny za dopravu přizpůsobit tržním cenám, aby byl zájem železniční dopravu využívat.

Protože pracovníci z nové pily v Čáslavi dosud neměli zkušenost s nakládkou vagónů, byla v červenci 2009 za účasti odborných pracovníků provedena zkušební nakládka štěpky do speciálních kontejnerů a řeziva na plošinový vagón.

Heslem majitele firmy ing. Mičánka je „Nejdůležitější součástí životního prostředí je lidská slušnost“. Při jakékoli činnosti firmy LESS a.s. je vidět úctu k přírodě a k lesům jako vyššímu ekosystému. Věříme, že v souladu s tímto přístupem bude firma nadále využívat železniční dopravu, ekologickou a přívětivou k životnímu prostředí, co nejvíce.

Text: Hana Dvořáková

Foto: Martin Boháč



Zkušební nakládka dřevní štěpky do speciálních "woodtainerů" na voze řady Sgnss

Nákladní doprava v Olomouckém kraji

V dalším pokračování našeho miniseriálu zavítáme opět na Moravu, abychom našim čtenářům přiblížili, čím se akciová společnost ČD Cargo zabývá a jaké služby nabízí svým zákazníkům v Olomouckém kraji. Ten zaujímá plochu 5267 km² a žije zde cca 640 tisíc obyvatel. Je to kraj úrodných polí stejně jako vysokých a lesnatých hor. Největším městem je samozřejmě Olomouc s více než 100 tisíci obyvateli, dalšími většími městy pak Jeseník, Prostějov, Přerov nebo Šumperk. V Olomouci má sídlo i jedna z provozních jednotek ČD Cargo.



V Olomouci je k dispozici i kapacitní seřaďovací stanice.

Železniční síť Olomouckého kraje dosahuje délky 573 km. Z toho je 153 km dvoukolejných a 217 km elektrizovaných. Regionálních tratí je cca 20 %. Dalších 23 km regionálních tratí nespadá pod Správu železniční dopravní cesty. Města Olomouc i nedaleký Přerov jsou významnými železničními křižovatkami. Ve druhém jmenovaném místě se stýká 1. a 2. tranzitní koridor, oba v nedávné době zmodernizované. Přerov je také sídlem dispečerského pracoviště pro řízení provozu na tratích do Břeclavi a Polanky nad Odrou. V současné době se připravuje rozšíření okruhu působnosti tohoto pracoviště o úseky Brno – Břeclav a Přerov – Olomouc – Česká Třebová.

Po obou výše uvedených koridorech jezdí nejen rychlíky zvučných jmen, ale také velké množství nákladních vlaků všech



Zátěž manipulačních vlaků na trati Olomouc – Bruntál bývá skutečně pestrá. Posun ve stanici Moravský Beroun.



Ucelený vlak s nákladem cementu dorazil po odklonové trase do své cílové stanice v Šumperku.

kategorií – tranzitních, ale i výchozích nebo končících v České republice. Modernizace páteřních tratí umožnila zkrácení jízdních dob, a tak je po ukončení rozsáhlých výluk konečně možné nabídnout zákazníkům kvalitnější služby a zapojení železnice do logistických řetězců. Příkladem může být přeprava cukrovinek z Opavy do logistického centra FM Česká ve Středoklukách nedaleko Prahy. Téměř každou noc je vlakem kategorie NEx přepraveno cca 300 tun zboží, což představuje cca 12 naložených kamionů. A proč se o této přepravě zmiňuji v pojednání o Olomouckém kraji? Nejen proto, že jím vlak na své cestě projíždí, ale především proto, že v Olomouci jsou do tohoto spoje připojovány vozy s cukrovinkami vyrobenými v závodě Nestlé Česko. Za logisticky velice dobře zvládnuté lze považovat i vnitrostátní a exportní přepravy bílé techniky – výrobků společnosti MORA MORAVIA z Hluboček-Mariánského Údolí. O těchto přepravách již bulletin v minulosti informoval.

Na zahraniční železniční síť je kraj napojen pouze v jednom bodě – ve stanici Mikulovice, kde trať uváděná v jízdním řádu pod číslem 292 vstupuje na polské území a míří do přechodové stanice Głuchołazy. V té třikrát týdně dochází k předání zátěže dopravci PKP Cargo, který přes města Nysa nebo Raclawice Śląskie zabezpečuje další dopravu zboží do polského vnitrozemí. V souvislosti s touto tratí je nutné se zmínit o jedné zajímavosti. Vlaky Českých drah z Jeseníku pokračují po úvrati v Głuchołazech zpět na území České republiky, do Jindřichova ve Slezsku, Krnova a Opavy. Jedná se o tzv. peážní provoz, kdy takto v dávnější minulosti projížděly přes Pol-

sko i nákladní vlaky. V loňském roce přes přechod v Mikulovicích vstoupilo do Polska cca 700 vozů ložených především

nerostnými surovinami, dřevem nebo plyny. V opačném směru jsme přijali více než 1 300 vozů ložených výrobky ze železa a různými chemikáliemi.

V Olomouckém kraji sídlí řada významných zákazníků naší akciové společnosti. Všechny si vážíme, a tak je nemůžeme řadit podle důležitosti. Podívejme se proto spíše na to, jaké komodity jsou v tomto kraji nakládány a vykládány. V hornaté oblasti Jeseníků a Rychlebských hor je to nejčastěji dřevo. Mezi stanice s největší nákladkou můžeme zařadit Jeseník, Ptení, Vápennou, Rudu nad Moravou nebo Domašov nad Bystřicí. Manipulačními vlaky obsluhuje ČD Cargo i dopravní ležící na soukromé Železnici Desná. Kulatina a vláknina nakládaná v Koutech nad Desnou a Sobotíně odtud putuje k tuzemským i zahraničním, především rakouským odběratelům. Na přepravy v této komoditě má velmi negativní dopad



Poslední přípravy na odjezd manipulačního vlaku s vozy loženými drceným mramorem ze zastávky Lipová Lázně Jeskyně



Lokomotivy ČD Cargo zajišťují i obsluhu zákazníků na soukromé Železnici Desná. Na snímku Martina Boháče je zachycen manipulační vlak před vjezdem do stanice Petrov nad Desnou.



Vykládka soli z výsypných vozů na vlečce Solných mlýnů Olomouc

ukončení výroby v pile Javořice v Ptení nedaleko Prostějova v důsledku finančních problémů. Zanikly přepravy kulatiny do Ptení, řeziva z této pily a za své vzaly i plány na přepravy dřevní štěpky ke zpracování do Paskova. Ztratili jsme roční objem cca 150 tisíc tun zboží, což je dosti citelné.

Oblast Rychlebských hor je ale zároveň významným nalezištěm nerostných surovin. O tom, co vše se zde dříve těžilo, svědčí pojmenování některých obcí – Přesečná, Uhelná, Vápenná nebo Žulová. Ze zastávky Lipová Lázně jeskyně odbočuje vlečka akciové společnosti OMYA produkující mletý mramor. Bohužel i zde cítíme dopad krize, v jejímž důsledku výrazně poklesly ceny autodopravců převážně z Polska a železnice se i přes snižování nákladů stala v některých relacích nekonkurenceschopnou – ukončeny tak byly např. přepravy dolomitů z Vápenné do Polska. Dnes převažují přepravy mletého mramoru do zemí bývalého Sovětského svazu. K tradičním zákazníkům ČD Cargo patří Vápenka VITOUL v Mladči, Vápenka Vitošov v Zábřehu na Moravě nebo cementárna v Hranicích na Moravě. Všichni tito zákazníci uskutečňují většinu přeprav v soukromých vozech řady Raj. V oblasti stavebnin je naším nezanedbatelným partnerem i akciová společnost ŽPSV, která ze svého závodu v Doloplazech (stanice Nezamyslice) odesílá betonové pražce na infrastrukturní stavby po celé České republice. Zmínit se musíme také o přepravách písků z Lobodíček na trati z Kojetína do Tovačova. Ta je zajímavá mimo jiné tím, že je zde již dlouhá léta provozována pouze nákladní

doprava. Písky se do železničních vozů loží také v Mohelnici.

V rovinaté a úrodné oblasti Hané se pak nakládají zemědělské plodiny, především obilniny, olejnatá semena a také slad. A není to ještě tak dávno, kdy zde byla v železničních vozech přepravována i cukrová řepa. Konkrétně byl takto zásobován cukrovar Prosenice. Stanicemi s největší nákladkou obilovin jsou Šternberk, Přerov a také Prostějov hlavní nádraží. Právě v tomto segmentu podnikání se nyní potýkáme s ostrou konkurencí dalších železničních dopravců. Nabízíme však minimálně srovnatelné služby jako oni. Navíc disponujeme parkem dvou- i čtyřnápravových vozů pro přepravy obilnin, při zajištění přeprav úzce spolupracujeme se zahraničními dopravci. Partnerem ČD Cargo, který rozhodně stojí za zmínku, jsou podobně jako v Jihomoravském kraji Sladovny Soufflet ČR nakládající slad na dvou místech Olo-

mouckého kraje – v Litovli a Prostějově. Jen za první pololetí se jednalo o 20 tisíc tun této komodity určené převážně na export. Část přeprav je zajišťována v kontejnerech. Pro Moravský lihovar v Kojetíně zajišťujeme přepravy melasy. Haná, to však nejsou jen pole. Například v Prostějově mají své sídlo dvě významné firmy z oboru hutnictví a strojírenství – Železářny Annahütte a DT – Výhybkárna a strojírna. Obě patří k významným zákazníkům ČD Cargo.

V oblasti přeprav chemických výrobků a kapalných paliv patří k nejdůležitějším přepravy soli do Solných mlýnů Olomouc a přepravy surovin do firmy PRECHEZA v Přerově, včetně přeprav ilmenitu nebo síry, o které svádíme neustálý konkurenční boj s jinými železničními dopravci. Nutno dodat, že boj prozatím úspěšný. Zanedbatelný není ani objem odvezených výrobků této firmy – barviv, kyselin a jiných chemikálií. Všechno toto chemické zboží dokáže ČD Cargo spolehlivě přepravit do cíle. Kde se nám však konkurenční boj prozatím nepodařilo vyhrát, jsou přepravy pevných paliv. I přesto uhlí představuje cca 15 % z celkového objemu zboží vyloženého v Olomouckém kraji. Jedná se však především o uhlí určené drobným odběratelům.

Co zbývá dodat na závěr? Snad jen, že ČD Cargo nabízí nejen v Olomouckém kraji služby na vysoké úrovni. Realizace výše uvedených přeprav je toho důkazem. Je spolehlivým partnerem pro všechny zákazníky, včetně těch potenciálních, kterým právě v dnešní nelehké krizové době dokáže nabídnout cenová i technologická řešení „šitá na míru“ jejich potřebám.

Text a foto: Michal Roh

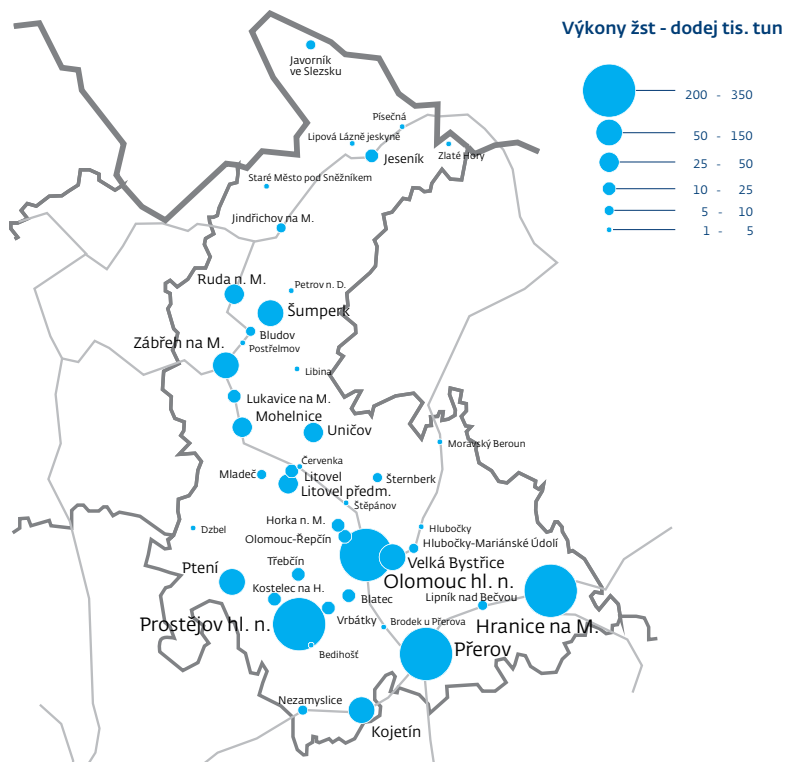
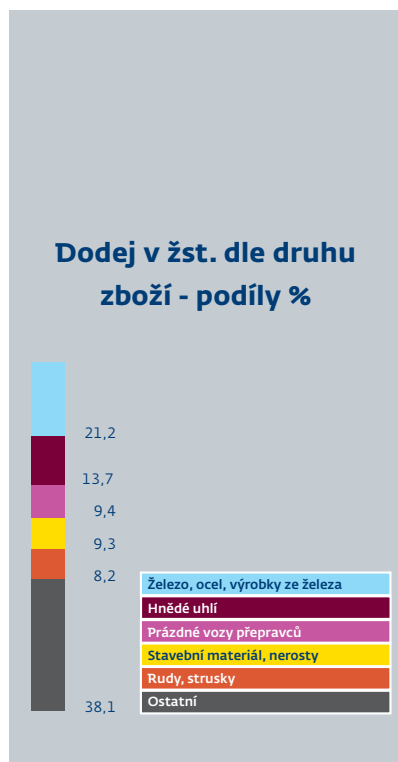


Bílá technika je na vlečce odbočující ze stanice Hlubočky-Mariánské Údolí nakládána do moderních krytých vozů ČD Cargo.

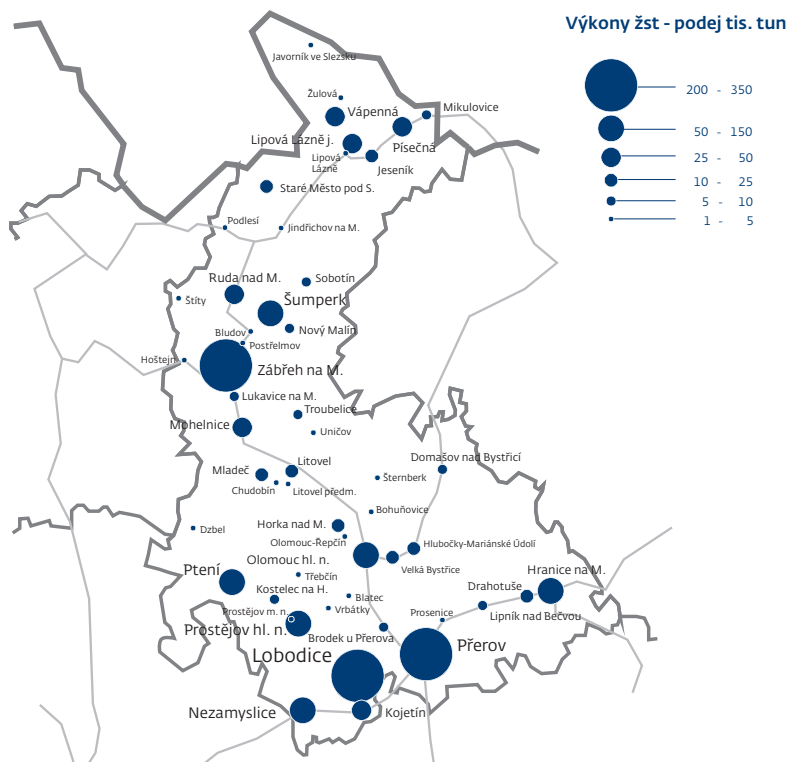
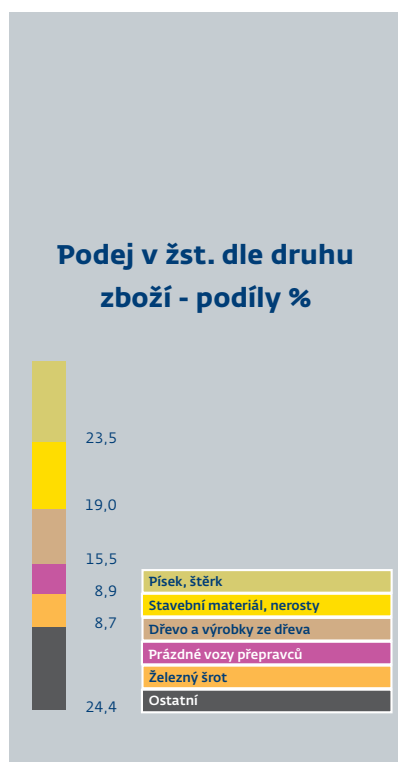
Olomoucký kraj - přeprava zboží

ČD Cargo

Dodej v železničních stanicích v roce 2008

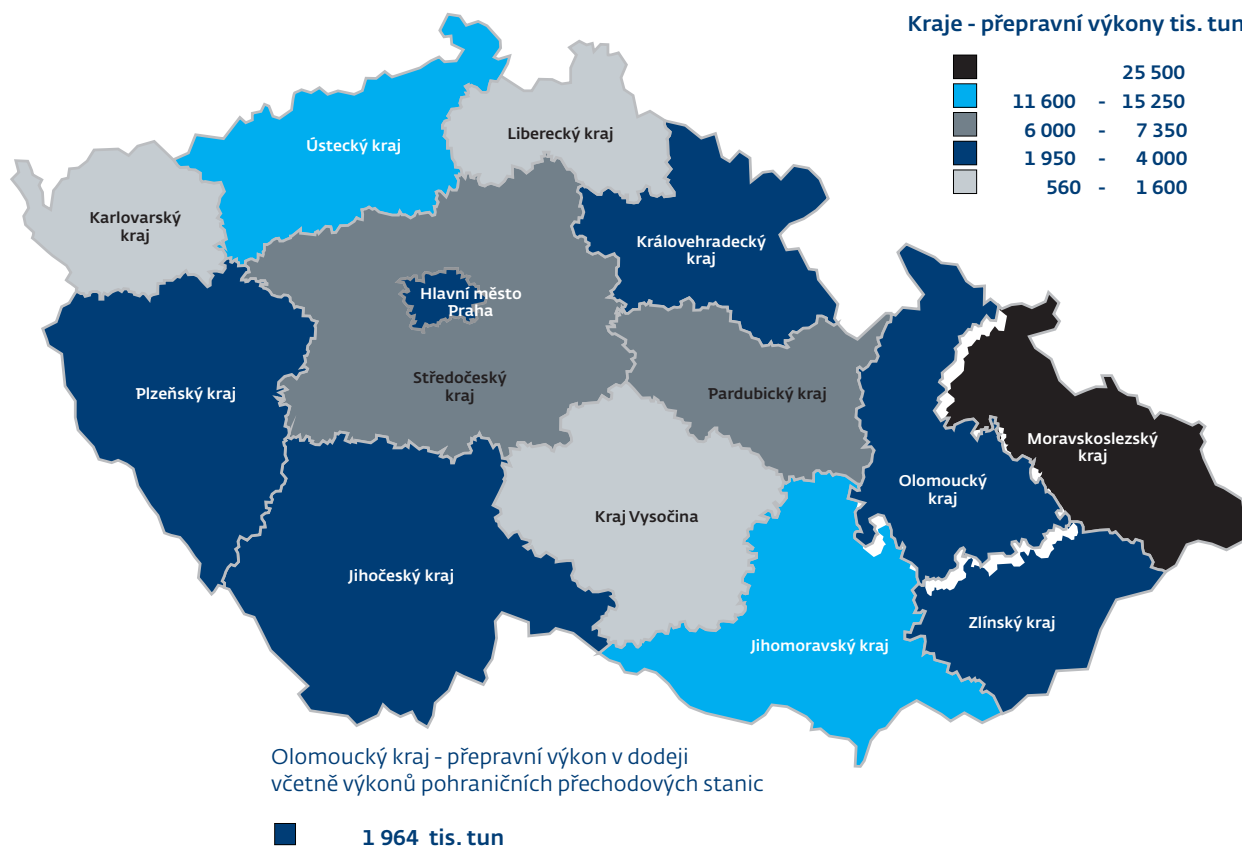


Podej v železničních stanicích v roce 2008

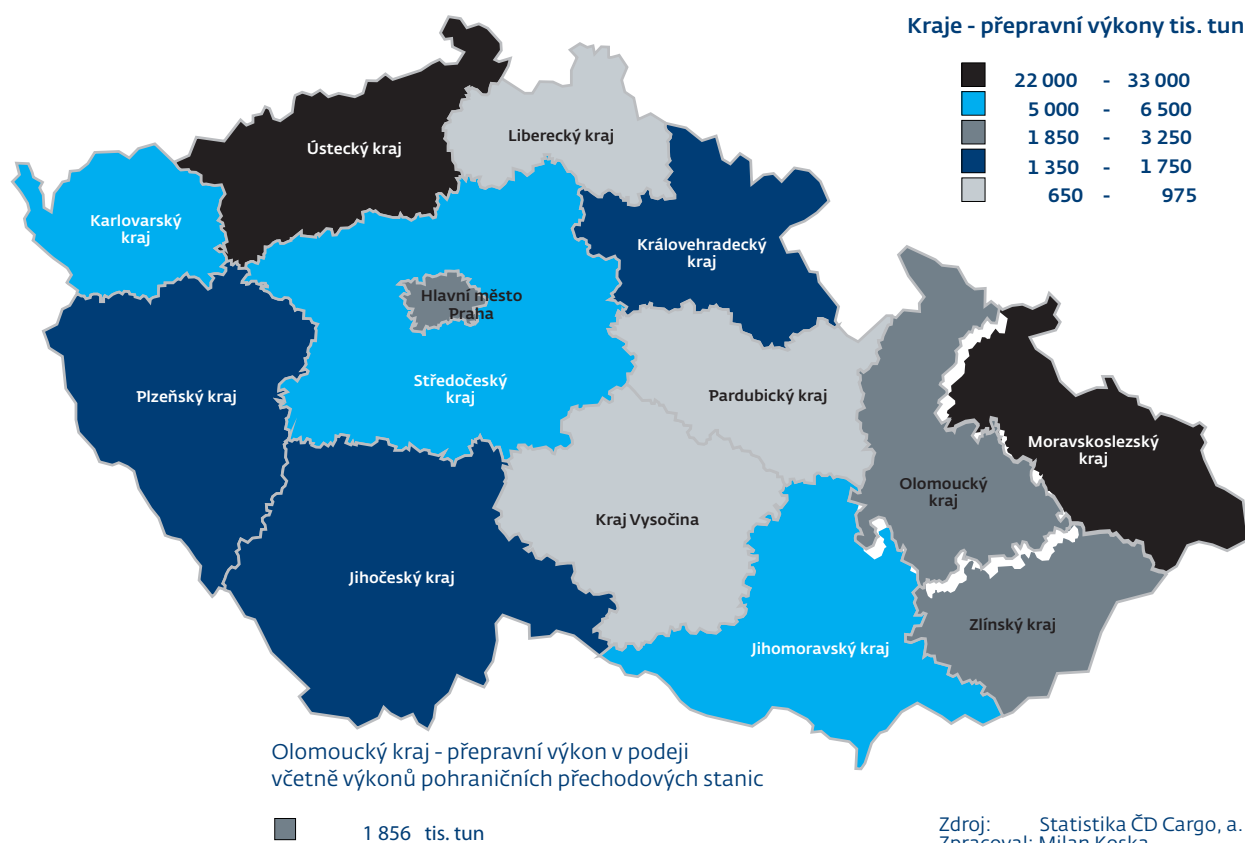


Olomoucký kraj - přepravní výkony ČD Cargo v roce 2008

Dodej v železničních stanicích včetně výkonů pohraničních přechodových stanic



Podej v železničních stanicích včetně výkonů pohraničních přechodových stanic



Zdroj: Statistika ČD Cargo, a. s.
Zpracoval: Milan Koska

Novinky v přepravách obilí

Rok 2009 přinesl ČD Cargo významný nárůst objemů přeprav agrárních produktů, když bylo za jeho prvních sedm měsíců přepraveno o 200 tis. tun více než za stejné období loňského roku a například za druhý zářijový týden bylo v režii ČD Cargo vypraveno celkem 13 exportních obilních vlaků.



ve vnitrozemí (což je právě případ zásilky z Blatné). I v ostrém konkurenčním boji se soukromými dopravci se ČD Cargo daří držet svojí pozici na trhu. Jednou z cest vedoucích k tomuto úspěchu je pak kromě konkurenceschopných obchodních podmínek i používání nových a netradičních provozních technologií a postupů.

Text a foto: Martin Boháč

Jednou ze zajímavých přeprav této komodity z poslední doby byla v polovině srpna 2009 přeprava pšenice z jihočeské Blatné do německé stanice Zeitz. Přepravu v celkem devatenácti čtyřnápravových samovýsypných vozech řady Tadgns, které poskytl německý dopravce DB Schenker, realizovala ve spolupráci s ČD Cargo spedice Spedica Agro pro německou firmu Gustav Kindt GmbH. Na německém území zajistil přepravu dopravce DB Schenker.

Vzhledem k výkonnosti nakládacího zařízení sila v Blatné, a také kvůli trakčním poměrům na místní trati Blatná – Březnice, byl vlak rozdělen na celkem čtyři díly, které byly po nakládce postupně svezeny do stanice Březnice. Odtud byly v odpoledních hodinách v sobotu 22. srpna 2009 jako ucelený vlak vypraveny na svou další cestu přes Zdice, Prahu a Děčín do Německa.

Pozitivně lze hodnotit i další přepravu uskutečněnou s novou technologií nakládky, u které z důvodu posunu s vozy při nakládce asistuje i lokomotiva s četou ČD Cargo. Nakládka se uskutečnila ve dnech 16. a 17. července na vlečce sila v Nebančích v Karlovarském kraji. Naložený vlak pšenice pak ze stanice Tršnice pokračoval přes Chomutov a Děčín do

svého cíle v Hamburku. Přeprava se opět uskutečnila ve spolupráci se spedicí Spedica Argo a DB Schenker.

Hlavní těžiště železničních přeprav agrárních produktů na českých kolejích dnes leží v exportních přepravách ucelených vlaků z českých a také slovenských skladů a sil k příjemcům v Německu, zejména v severomořských přístavech, a někdy též



Posun na vlečce sila v Nebančích



Na snímku vlak (Blatná – Březnice – Děčín – Zeitz, projíždějící odpoledne 22.8.2009 pražským nuselským údolím a z důvodu výluk v pražském uzlu směřující k pražskému Hlavnímu nádraží.

Správné nakládání a zajištění zboží

(21. pokračování)

Předchozí díl byl věnován otázkám jakosti a vhodnosti nevratných umělohmotných vázacích prostředků, tj. zajišťovacích pásek a tkaných popruhů k zajištění nákladu. Protože v současné době je tento druh vázacích prostředků odesílateli při zajištění nákladu na železničních nákladních vozech upřednostňován před vratnými upínacími popruhy, je namístě věnovat se nevratným vázacím prostředkům podrobněji s upozorněními na některá úskalí, která se v souvislosti s jejich použitím k tomuto účelu objevují.

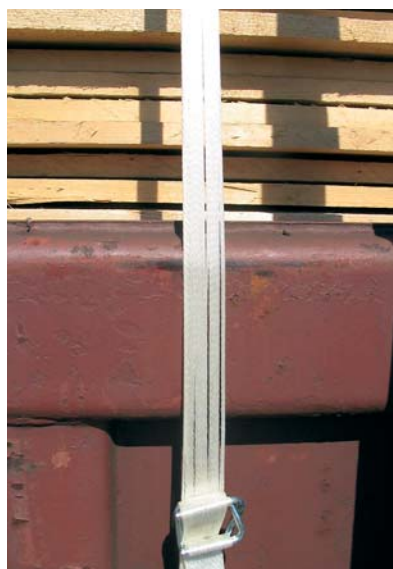
Druhy nevratných vázacích prostředků

Zajišťovací pásky sestávají ze souběžně ležících paralelních přízí značkového polyesteru ze všech stran obalených vysoce polymerním termoplastickým umělohmotným materiálem (funkční rozsah -25°C až +70°C).

Zajišťovací pásky vykazují často vysokou pevnost v přímém tahu, jejich slabým článkem je však umělohmotný obal, který je kvůli namáhání působícímu během přepravy současně velmi náchylný k poškození. Proto tento druh nevratných umělohmotných vázacích prostředků není příliš vhodný k zajištění nákladu na železničních nákladních vozech, neboť vykazuje menší odolnost vůči namáháním působícím na pásku v příčném a svislém směru. Takto působící síly naruší dříve či později umělohmotný obal spletených vláken tak, že se vlákna dříve nebo později obnaží. Obnažená vlákna jsou pak náchylnější na oděr a přetržení. Tento jev je typický na místech dotyku těchto pásek se zajišťovaným nákladem, pokud je místo dotyku bodové nebo na nechráněné hraně, popř. na drsnějším povrchu. Zajišťovací pásky jsou proto vhodné např. k tvorbě paletových ložných jednotek, ale jejich použití třeba k přivázání nákladu je více než problematické.



Zajišťovací páska se samosvěrnou sponou



Porušení umělohmotného obalu zajišťovací pásky vlivem namáhání během přepravy

Ploché tkaný textilní popruh je konvenčně nebo bezlunkově tkaná úzká textilie s vícenásobnými vrstvami a primární funkcí, kterou je únosnost. Charakteristickým znakem popruhu je jeho úzký okraj plošné textilie. K jeho výrobě se používají syntetická vlákna, přičemž nejlepší vlastnosti pro použití k zajištění zboží na železničních nákladních vozech vykazují popruhy z polyesteru (PES). K jejich výrobě je rovněž používán polyamid (PA) nebo polypropylen (PP), přičemž nevratné vázací prostředky z těchto materiálů jsou k zajištění zboží loženého na železničních nákladních vozech zcela nevhodné. Zejména použití vázacích prostředků z polypropylenu je s ohledem na nižší pořizovací cenu velmi lákavé, nižší cena však odpovídá podstatně nižší pevnosti a odolnosti vůči namáháním a povětrnostním podmínkám.

Ploché tkané textilní popruhy z polyesteru jsou k zajištění nákladu na železničních nákladních vozech vhodnější než výše uvedené zajišťovací pásky, neboť tkané popruhy lépe odolávají namáháním působícím v podélném, příčném i svislém směru a vykazují větší elasticitu.

Upozornění: Vyskytnou-li se dohady o tom, zda je nevratný vázací prostředek vyroben z polyesteru nebo polypropylenu, lze provést jednoduchý test. Malý vzorek pásky nebo popruhu položte do sklenice s vodou. Vzorek pásky nebo popruhu z polyesteru klesne na dno, zatímco vzorek z polypropylenu zůstane plavat na hladině.

Kompletní sestava nevratného vázacího prostředku

Jako prostředek k zajištění nákladu se nevratné vázací prostředky používají v sestavě, skládající se z jednoho pásu zajišťovací pásky nebo tkaného textilního popruhu a spojovací součásti, zpravidla ve dvou zcela odlišných provedeních, často také nazývaných jako systém nebo kombinace. Jedná se o následující provedení:

1. Zajišťovací páska nebo tkaný textilní popruh z polyesteru se spojovacím prvkem (zpravidla samosvěrnou sponou) a případně také se spojovací součástí (např. hákem). Úvaz sestavený ze zajišťovací pásky nebo tkaného textilního popruhu se samosvěrnou sponou v úvazu do smyčky



Nevratný tkaný textilní popruh se samosvěrnou sponou v úvazu do smyčky

ťovací pásy nebo tkaného textilního popruhu z polyesteru a spojovací součásti lze před vykládkou nejsnadněji uvolnit a odstranit přeříznutím vázacího prostředku.

2. Tkaný textilní popruh z polyesteru s našitou svérkovou přezkou a spojovací součástí (např. hákem).



Tkaný textilní popruh s našitou svérkovou přezkou (pohled z jedné strany vozu)



a našitým spojovacím prvkem - hákem (pohled z protilehlé strany vozu)

Tkané textilní popruhy z polyesteru s našitou svérkovou přezkou a spojovací součástí lze před vykládkou snadno a celé bez poškození uvolnit a odstranit, takže jsou použitelné pro další přepravu. Nejedná se tedy o klasické nevratné zajišťovací prostředky určené jen pro jedno použití, ale o zajišťovací prostředky použitelné vícenásobně za předpokladu, že nevykazují žádné vady a poškození.

Pro textilní nevratné vázací prostředky dle 1. provedení neplatí žádná technická norma. Absence odpovídající technické normy je vyvážena nakládací informací 0.6 „Nevratné vázací prostředky k zajištění nákladu“ ze svazku 2 „Zboží“ Nakládacích směrnic UIC, která obsahuje základní požadavky kladené na tento druh

vázacích prostředků při zajištění zboží loženého na železničních nákladních vozech. Při tvorbě zmíněné nakládací informace byla jako výchozí podklad vzata norma EN 12195, část 2 „Přivazovací popruhy ze syntetických vláken“, i když pro nevratné umělohmotné vázací prostředky dle 1. provedení oficiálně neplatí.

Minimální síla při přetržení

Umělohmotné nevratné vázací prostředky - zajišťovací pásy nebo ploché tkané textilní popruhy - se dodávají jako metrové zboží. V potisku na pásce nebo popruhu je udána hodnota minimální síly při přetržení daného vázacího prostředku v daN nebo lbs (LBS). Při nákupu vázacích prostředků je potřeba vycházet z požadavků kladených na tyto prostředky nakládacími směrnicemi, přičemž se musí přihlížet k účelu jeho použití (např. převážání ložných jednotek, svázání ložných jednotek do stohu, uvázání nebo přivázání nákladu) a k požadovaným hodnotám síly při přetržení v přímém tahu dle nakládací směrnice či příkladu nakládání platného pro příslušný druh zboží nebo dle zásad svazku 1 Nakládacích směrnic UIC pro daný typ úvazu. Hodnota minimální síly při přetržení stanovená nakládacími směrnicemi je udávána v daN a platí pro celý systém, tj. vázací prostředek (pásku nebo popruh) se spojovacím prvkem!

Dle účelu použití musí vázací prostředky včetně jejich spojovacích prvků vykazovat nejméně následující sílu při přetržení v přímém tahu:

- 1000 daN pro přivázání a ke spojení protilehlých klanic,
- pro uvázání na každých 1000 kg zajišťované ložné jednotky
 - 3200 daN u jednotlivých vozů a skupin vozů,
 - 1000 daN u vozů v zařazených ucelených vlacích, s tlumicími zařízeními čelníků, v kombinované dopravě nebo se zákazem odrážení a spouštění.

Důležité upozornění: Hodnota minimální síly při přetržení celého systému, tj. kombinace vázacího prostředku (pásky nebo popruhu) se spojovacím prvkem je zpravidla výrazně nižší než hodnota minimální síly při přetržení samotného vázacího prostředku!

Maximální přípustná přímá síla, která může působit na umělohmotný nevratný vázací prostředek (tzv. **přivazovací únosnost LC** - lashing capacity LC), udává maximální sílu, jež smí být do vá-

zacího prostředku zavedena a smí činit až polovinu hodnoty síly při přetržení.

Při výpočtu zatížitelnosti textilních nevratných vázacích prostředků je nutno brát na zřetel, že údaj uvedený v potisku na pásce nebo popruhu představuje hodnotu nejmenší síly při přetržení popruhu nebo pásy.

Hodnota přípustné napínací síly případně uvedená na nevratném vázacím prostředku nesmí být při jeho použití k přivázání nákladu zaměňována s předepínací silou vázacího prostředku.

Upozornění: Problematice pevnosti vázacích prostředků bylo věnováno předchozí pokračování našeho seriálu v ČD Cargo Bulletinu 2/2009 s uvedením podmínek pro provádění pevnostních zkoušek samotných vázacích prostředků a sestavy vázacího prostředku se spojovacím prvkem, vycházejících ze specifických podmínek přepravy po železnici.

Maximální protažení vázacího prostředku

Nejvýše přípustné protažení nevratného vázacího prostředku určeného k zajištění nákladu na železničním nákladním voze je stanoveno na **7 %** při poloviční síle při přetržení (Lashing Capacity). Tato hodnota je stanovena v nakládací informaci 0.6 pro nevratné umělohmotné zajišťovací pásy nebo tkaninové popruhy ze svazku 2 „Zboží“ Nakládacích směrnic UIC.

Označení umělohmotných nevratných vázacích prostředků

Žádným právním předpisem nebo normou zatím není stanovena povinnost označovat textilní nevratné vázací prostředky dle 1. provedení obdobným způsobem, jako je tomu u přivazovacích popruhů, řetězů nebo drátěných lan dle ČSN EN 12195. Za těchto okolností by uživatel ani dopravce přímo v provozu neměl možnost snadného ověření technických parametrů nevratného vázacího prostředku použitého k zajištění nákladu na železničním nákladním voze. Také z tohoto důvodu ČD Cargo vyžaduje od 1. 4. 2004 označení nevratných zajišťovacích pásek a tkaninových popruhů údaji o původu a vlastnostech vázacího prostředku. Toto opatření vychází z normy a doporučení platných pro použití vázacích prostředků v ostatních státech EU a z připravených změn Nakládacích směrnic UIC. Bylo zveřejněno vyhláškou oddílu G Přepravního a tarifního vě-

stníku číslo 19/43-44/2002 PŘEDPISY O NAKLÁDÁNÍ ZBOŽÍ DO ŽELEZNIČNÍCH NÁKLADNÍCH VOZŮ – PŘÍLOHA II RIV – označení zajišťovacích pásek a popruhů.

Nevratné zajišťovací prostředky k uvázání a přivázání, tj. nevrátne zajišťovací pásky nebo polyesterové tkaninové popruhy, musí být dle uvedené vyhlášky označeny nesmazatelnými údaji vytištěnými přímo na pásce nebo popruhu (viz obrázek) o:

- ① výrobci nebo dodavateli,
- ② typu pásky nebo popruhu,
- ③ hodnotě nejmenší síly při přetržení v daN nebo lbs (LBS), popř. o přípustném zatížení v tahu.



Příklad označení nevrátneho vázacího prostředku

Opatření bylo přijato především v zájmu uživatelů těchto vázacích prostředků, a to k zajištění vyšší neporušenosti přepravovaného zboží a spolehlivosti a bezpečnosti železniční přepravy. Zejména odesílatelé zásilek proto musí volit z nabídky na trhu jen odběr od těch dodavatelů nebo výrobců vratných i nevrátných vázacích prostředků, kteří zajistili označení dodávaných pásek nebo popruhů požadovanými údaji o původu a vlastnostech vázacího prostředku, tj. minimálně údaji o jejich přípustném zatížení (údaj síly při přetržení nebo přípustné síly v tahu), označením výrobce nebo dodavatele.

Uvedené opatření se nevztahuje na nevrátne zajišťovací pásky nebo polyesterové popruhy použité na vozech došlých z ciziny v dovozu do ČR nebo tranzitu přes ČR, neboť označení nevrátných vázacích prostředků uvedenými údaji nebylo dosud na mezinárodní úrovni jako povinné zavedeno, ale pouze doporučeno.

Napínací zařízení

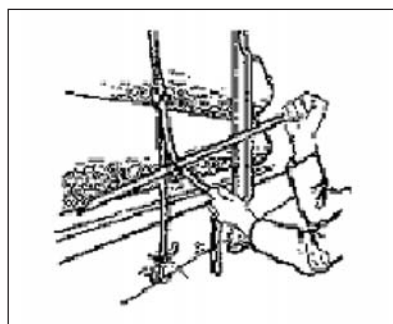
U textilních nevrátných vázacích prostředků se používá k jejich napnutí externí napínací zařízení. Buď je to napínák (ruční páskovač), nebo páka. Vázací prostředky musí být napnuté tak, aby jejich předepnutí činilo nejméně 300 daN. Této hodnoty předepnutí nelze docílit při použití nevrátných zajišťovacích pásek nebo tkaninových popruhů k přivázání nákladu pouhým utažením vázacího

prostředku rukou. Vždy je nutno použít alespoň páku. Optimální napnutí uvedených vázacích prostředků lze však docílit jejich napnutím samostatným napínacím zařízením – ručním páskovačem k samosvěrným a speciálním sponám. Předepínací síla, která může být dosažena páskovači, činí dle údajů výrobců až 500 daN v přímém tahu. Této hodnoty lze při použití páky stěží dosáhnout. Další nespornou předností páskovačů je rychlost napnutí úvazu.



Ruční páskovač k samosvěrným a speciálním sponám

Typ páskovače použitého k napínání úvazu musí odpovídat typu umělohmotné pásky nebo popruhu.



Napnutí úvazu z textilního nevrátneho popruhu pákou

Během přepravy může z různých příčin dojít k uvolnění jednotlivých úvazů. Aby je bylo možno dodatečně znovu napnout, je zapotřebí, aby volné konce vázacího prostředku měly dostatečnou délku pro opětovné nasazení ručního páskovače. Doporučuje se proto pone-

chat u spojovacího prvku volný konec v délce alespoň 50 cm.

Problematické praktického použití nevrátných umělohmotných vázacích prostředků se budeme věnovat také v dalším čísle našeho bulletinu se zaměřením na jejich spojovací prvky a optimální použití. Připravené změny nakládacích směrnic, které budou zveřejněny do konce t. r., upřednostňují použití umělohmotných vázacích prostředků na úkor dosud tradičních kovových vázacích prostředků. S použitím umělohmotných vázacích prostředků k přivázání nákladu počítejte zejména u hutních výrobků, jako jsou profily, ocelové tyče, trubky, stejně jako u ocelových rour. Žádáme naše zákazníky, aby tuto informaci vzali na vědomí se vši vážností a včas si obstarali vhodné umělohmotné vázací prostředky k zajištění nákladů na železničních nákladních vozech především pro zásilky určené na vývoz. Ve vnitrostátních přepravách bude proces omezení použití kovových vázacích prostředků k těmto účelům postupovat pomaleji, mimo jiné také proto, aby bylo umožněno úplné a účelné využití zásob dosud používaných vázacích prostředků (zejména drátu).

Současne upozorňujeme, že kromě aktuálních českých verzí všech tří svazků Nakládacích směrnic UIC jsou k dispozici na webových stránkách ČD Cargo aktuální informace z oblasti nakládání zboží do železničních nákladních vozů v aplikaci **Helpload** (přístup: zákaznická podpora příklady a pomůcky příklady nakládání Nakládací směrnice UIC (k dispozici jsou svazky 1 až 3 samostatně a zatím volně ke stažení ve formátu pdf) aplikace Helpload (aktuální novinky, příklady nakládání).

Text: Miloslav Kříž

Foto: Miloslav Kříž a archiv ČD Cargo

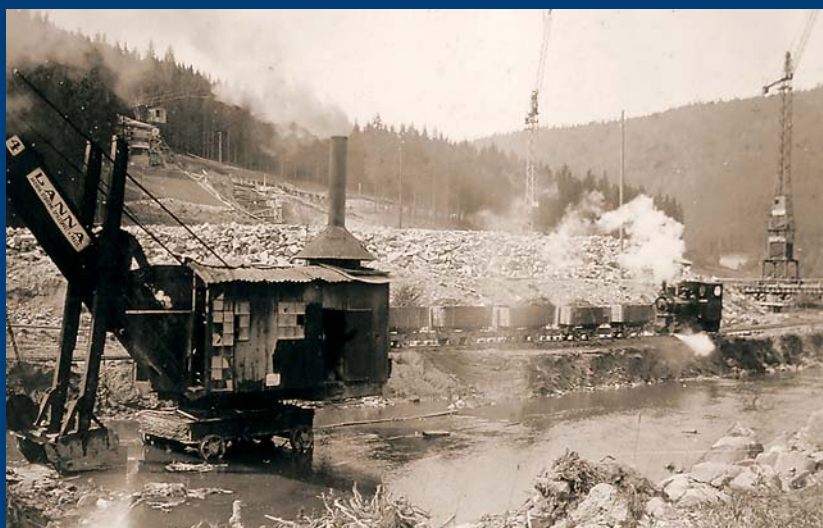


Přehrady a železnice

Přehrada je stavbou přehrazující vodní tok a zadržující vodu. Tím vytváří vodní nádrž sloužící k různým účelům – výrobě elektrické energie, ochraně před povodněmi, shromažďování pitné vody, a také k rekreaci a provozování vodních sportů. Železniční tratě vedou mnohdy v těsné blízkosti vodních nádrží a osobní vlaky často využívají turisté a rekreační mířící k nim za odpočinkem. Jen málokdo z čtenářů si leže na dece uvědomí, že nebýt železnice, řada přehrad by mohla být postavena jen velice obtížně a s mnohem vyššími náklady. Vztah železnice k přehradám by tedy měl být jednoznačně kladný. Bohužel tomu tak není, neboť jejich vodám musela řada železničních tratí ustoupit...

Železnice pomáhá stavět přehrady

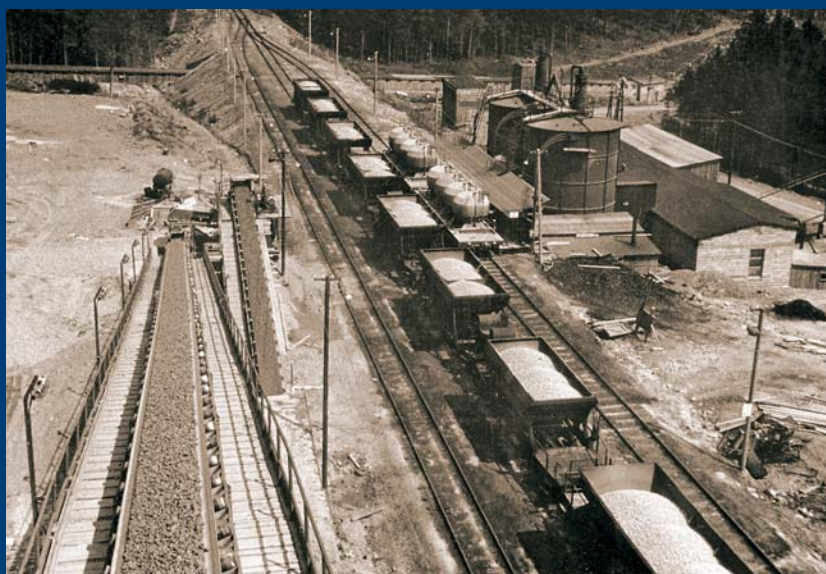
Výstavba téměř žádné větší přehradní nádrže, zvláště v poválečných letech, se neobešla bez železnice. Tak tomu bylo i v případě Vltavské kaskády. Pro dopravu stavebního materiálu na první přehradní nádrž ve Vraném, dokončenou v roce 1936, byla využita trať Posázavského pacifiku z Prahy do Vraného nad Vltavou. Ve stejné době se připravovala i výstavba dalších dvou přehrad u Štěchovic a Slap. I přesto, že v této oblasti nebyly postaveny žádné železnice, byla v roce 1928 jako nejvhodnější doporučena doprava železniční, a to především pro špatný stav tehdejších silnic. Bylo navrženo položení vlečkové koleje na silnici vedoucí od stanice Měchenice do Štěchovic. Ve Štěchovicích by trať odbočila ze silnice a stoupala do stanice Štěchovice nad stavenišťem přehrady (převýšení cca 20 m). Odtud by vlečka musela prudce vystoupat (sklony okolo 25 promile) až do nad-



Ve třicátých letech 20. století byly při výstavbě přehrad běžně používány úzkorozchodné dráhy. Jedna z nich se uplatnila i při výstavbě přehradní hráze na řece Teplé v Březové u Karlových Varů (1931–1935). (archiv Povodí Ohře)

mořské výšky kolem 300 m. Zde by byl vybudován 1190 m dlouhý tunel pod Červenou horou, ze kterého by vlaky

pozvolna klesaly k obci Slapy a za viaduktem přes boční údolí by znovu vystoupaly nad staveniště přehrady pod obcí Přestavky. Projekt pak byl vypracován v letech 1929–1930 Ing. Chlumeckým, který však přesunul počáteční stanici „vlečné dráhy“ z Měchenic do Davle. Na své 11 km dlouhé trase měla hned za Davlí překonávat tok Sázavy, projít krátkým tunelem u soutoku obou řek a před Štěchovicemi přejít po 150 m dlouhém mostě na levý vltavský břeh. Odtud už by využila původní projektovanou trať. I přesto, že by se výstavbou vlečné dráhy ušetřilo na přepravném cca 30 mil. Kč oproti dopravě po silnici, k její výstavbě nedošlo. V období hospodářské krize byly stavební náklady na novou železnici (do 30 mil. Kč) pro státní kasu příliš vysoké. Při rozhodování sehrály jistě roli i obtížné provozní podmínky. Nepomohly ani argumenty o dalším možném využití železnice pro rekreační osobní dopravu. Na výstavbu



Výstavba přehradní hráze Orlik – pohled na výkladiště Přehrada zaplněné nákladními vozy (sbírka Michal Roh)



Stanice Dolní Kralovice na pohlednici odeslané v roce 1903 (sbírka Jiří Maurenz)

přehradu ve Štěchovicích (dokončena 1944) tedy putoval stavební materiál po silnici z nejbližších železničních stanic – z Měchenic a Davle. Výstavba přehradu na Slapech byla zahájena až po skončení 2. světové války, v roce 1951. Materiál na výstavbu 70 m vysoké přehradní hráze, při které bylo potřeba téměř 375 tisíc m³ betonu, byl na stavenišť dopravován nejen nákladními automobily, ale i třemi lanovými drahami. Lanovkou z Teletínského lomu byl dopravován kámen. Druhá lanová dráha byla dlouhá více než 4 km a vedla na stavenišť z železniční stanice Luka pod Medníkem, zvláště pro tento účel rozšířená. Ve vozících druhé jmenované byl dopravován především písek (cca 6300 železničních vozů) a cement (cca 5800 vozů). Třetí lanovka pro různý stavební materiál vedla ze Štěchovic.

To na Lipně to stavbaři měli jednodušší. Trať elektrické lokální dráhy z Rybníka totiž končila v těsné blízkosti staveniště. V souvislosti s výstavbou přehradu trať v padesátých letech 20. století prošla rekonstrukcí, při které stavitelé zabrali původní stanici a snesli v ní jednu kolej. Po dobu rekonstrukce trojevého vedení jezdily v čele nákladních vlaků parní lokomotivy řady 423.0, poté byly na „Lipenku“ zapůjčeny elektrické lokomotivy E 423.0 a E 424.0 z Prahy.

Stavba Orlické přehradu byla zahájena v roce 1954. Nejprve byl stavební materiál dopravován do stanice Milín a odtud na stavenišť nákladními automobily. Avšak s ohledem na potřebu značného množství stavebního materiálu bylo rozhodnuto o výstavbě 16 km dlouhé vlečky

vedoucí ze stanice Tochovice (km 0,0 vlečky) ležící na trati Zdice – Protivín. Zde bylo vybudováno čtyřkolejné předávací kolejiště. Na vlečce se dále nacházela dvoukolejná výhybna Pečice (km 8,0 – 8,5), překladiště Lavičky (13,6 – 14,4) a tříkolejné výkladiště Přehrada (15,3 – 16,0). V překladišti Lavičky byly k dispozici 4 dopravní a 6 manipulačních kolejí, byla zde instalována kolejová váha, pro vykládku zboží se používaly dva kolejové jeřáby. Od zahájení provozu 1. července 1958 do roku 1962 bylo po vlečce přepraveno 4857 vlaků o celkové hmotnosti přibližně 2,15 mil. tun. Přepravoval se především cement (200 tis. tun) a štěrkopísek (1,2 mil. m³). Další materiál putoval po železnici ještě do dalších stanic – Červené nad Vltavou, Čimelic, Písku, Týna nad Vltavou, Vlastce a Záhoří. Čtrnáct kilometrů dlouhý zbytek vlečky byl až do roku 1990 využíván Československou lidovou armádou. Dnes její těleso pomalu zarůstá. Přehradní hráz na Orlíku však svou výškou 91 m a délkou 361 m budí obdiv neustále. Ze všech českých přehrad zadržuje také nejvíce vody – 704 mil. m³.

Železnice ustupuje přehradám

V České republice si výstavba železničních tratí nevyžádala tak rozsáhlé přeložky jako např. na sousedním Slovensku. Asi nejznámějším případem, kdy železniční trať musela ustoupit vodám přehradní nádrže, je úsek Trhový Štěpánov – Dolní Kralovice. Po první části státem podporované místní dráhy z Benešova do Vlašimi se poprvé rozjely vlaky 15. prosince 1895, do Dolních Kralovic dorazily až 11. října 1902. Trať postupem času získala rekreační charakter, podobně jako na Posázavském pacifiku zde byly zaváděny nedělní výletní vlaky. Poklidný životaběh lokálky narušilo až rozhodnutí o výstavbě vodní nádrže Švihov. Ta se po dokončení v roce 1975 stala největší vodárenskou nádrží ve střední Evropě zadržující 309 mil. m³ vody. Jihovýchodně od původního vzniklo nové městečko Dolní Kralovice, které mělo být rovněž napojeno na železnici. Nakonec však bylo rozhodnuto čtrnáctikilometrový koncový úsek lokálky zrušit a ukončit ji ve stanici Trhový Štěpánov. V srpnu 1974 odjel z Dolních Kralovic poslední osobní vlak, o rok později byla ukončena i doprava nákladní.



Na historické mapě je zakreslena situace u Černé v Pošumaví s dnes zatopenými železničními tratěmi. (repro z časopisu Železnice 3/1994)

32 e Frýdlant nad Ostravicí – Blá a zpět														
km	SO O	Císto vlaku	1541	1542	1543	1544	1545	1546	1547	1548	1549	1550	1551	1552
0	Frýdlant nad Ostravicí	32 e	0.16	0.17	0.18	0.19	0.20	0.21	0.22	0.23	0.24	0.25	0.26	0.27
1	Frýdlant a. s. v. n. s. d. s. z.		0.28	0.29	0.30	0.31	0.32	0.33	0.34	0.35	0.36	0.37	0.38	0.39
2	Nová Dvůrka	20	0.40	0.41	0.42	0.43	0.44	0.45	0.46	0.47	0.48	0.49	0.50	0.51
3	Ostravice	20	0.52	0.53	0.54	0.55	0.56	0.57	0.58	0.59	0.60	0.61	0.62	0.63
4	Ostravice	20	0.64	0.65	0.66	0.67	0.68	0.69	0.70	0.71	0.72	0.73	0.74	0.75
5	Nová Dvůrka	20	0.76	0.77	0.78	0.79	0.80	0.81	0.82	0.83	0.84	0.85	0.86	0.87
6	Blá	20	0.88	0.89	0.90	0.91	0.92	0.93	0.94	0.95	0.96	0.97	0.98	0.99
7	Blá	20	1.00	1.01	1.02	1.03	1.04	1.05	1.06	1.07	1.08	1.09	1.10	1.11
8	Blá	20	1.12	1.13	1.14	1.15	1.16	1.17	1.18	1.19	1.20	1.21	1.22	1.23
9	Blá	20	1.24	1.25	1.26	1.27	1.28	1.29	1.30	1.31	1.32	1.33	1.34	1.35
10	Blá	20	1.36	1.37	1.38	1.39	1.40	1.41	1.42	1.43	1.44	1.45	1.46	1.47
11	Blá	20	1.48	1.49	1.50	1.51	1.52	1.53	1.54	1.55	1.56	1.57	1.58	1.59
12	Blá	20	1.60	1.61	1.62	1.63	1.64	1.65	1.66	1.67	1.68	1.69	1.70	1.71
13	Blá	20	1.72	1.73	1.74	1.75	1.76	1.77	1.78	1.79	1.80	1.81	1.82	1.83
14	Blá	20	1.84	1.85	1.86	1.87	1.88	1.89	1.90	1.91	1.92	1.93	1.94	1.95
15	Blá	20	1.96	1.97	1.98	1.99	2.00	2.01	2.02	2.03	2.04	2.05	2.06	2.07
16	Blá	20	2.08	2.09	2.10	2.11	2.12	2.13	2.14	2.15	2.16	2.17	2.18	2.19
17	Blá	20	2.20	2.21	2.22	2.23	2.24	2.25	2.26	2.27	2.28	2.29	2.30	2.31
18	Blá	20	2.32	2.33	2.34	2.35	2.36	2.37	2.38	2.39	2.40	2.41	2.42	2.43
19	Blá	20	2.44	2.45	2.46	2.47	2.48	2.49	2.50	2.51	2.52	2.53	2.54	2.55
20	Blá	20	2.56	2.57	2.58	2.59	2.60	2.61	2.62	2.63	2.64	2.65	2.66	2.67
21	Blá	20	2.68	2.69	2.70	2.71	2.72	2.73	2.74	2.75	2.76	2.77	2.78	2.79
22	Blá	20	2.80	2.81	2.82	2.83	2.84	2.85	2.86	2.87	2.88	2.89	2.90	2.91
23	Blá	20	2.92	2.93	2.94	2.95	2.96	2.97	2.98	2.99	3.00	3.01	3.02	3.03
24	Blá	20	3.04	3.05	3.06	3.07	3.08	3.09	3.10	3.11	3.12	3.13	3.14	3.15
25	Blá	20	3.16	3.17	3.18	3.19	3.20	3.21	3.22	3.23	3.24	3.25	3.26	3.27
26	Blá	20	3.28	3.29	3.30	3.31	3.32	3.33	3.34	3.35	3.36	3.37	3.38	3.39
27	Blá	20	3.40	3.41	3.42	3.43	3.44	3.45	3.46	3.47	3.48	3.49	3.50	3.51
28	Blá	20	3.52	3.53	3.54	3.55	3.56	3.57	3.58	3.59	3.60	3.61	3.62	3.63
29	Blá	20	3.64	3.65	3.66	3.67	3.68	3.69	3.70	3.71	3.72	3.73	3.74	3.75
30	Blá	20	3.76	3.77	3.78	3.79	3.80	3.81	3.82	3.83	3.84	3.85	3.86	3.87
31	Blá	20	3.88	3.89	3.90	3.91	3.92	3.93	3.94	3.95	3.96	3.97	3.98	3.99
32	Blá	20	4.00	4.01	4.02	4.03	4.04	4.05	4.06	4.07	4.08	4.09	4.10	4.11

Jízdní řád pro trať Frýdlant nad Ostravicí – Blá ze zimního období 1956/1957 je důkazem vysoké intenzity osobní dopravy a zároveň nás informuje, které stanice a zastávky se nacházely na zrušeném úseku. (sbírka Michal Roh)



Za nízkého stavu vody vystupují z hladin lipenského jezera základy původní stanice Horní Planá. (foto Ivo Štecha)

Z jízdního řádu tak definitivně zmizely názvy stanic a zastávek Dubějovice, Sedmpáný, Keblov, Borovsko a samozřejmě i Dolní Kralovice.

Výstavbě vodárenské nádrže Šance, dokončené v roce 1969, musela ustoupit 13 km dlouhá část tratě mezi stanicemi Ostravice a Bílá. Jednalo se o koncový úsek místní dráhy z Frýdlantu nad Ostravicí, vybudované v letech 1905–1908 a sloužící především k odvozu dřeva z rozsáhlých beskydských lesů. Proto v Bílé na trať navazovala úzkorozchodná lesní železnice. Také tato trať postupem času získala rekreační charakter, důležitá byla rovněž pro návoz pracovních sil do ostravských továren. O významu, který si úsek z Frýdlantu nad Ostravicí do Ostravice zachoval dodnes, svědčí fakt, že v posledním jízdním řádu 1964/1965 zde bylo vedeno až 14 párů vlaků denně. Rok 1965, konkrétně 11. leden, byl posledním, kdy se cestující mohli do Bílé svézt osobním vlakem. Úsek z Ostravice do zastávky s nákladištěm Ostravice-Mazák pak ještě krátký čas sloužil pro návoz materiálu na stavbu přehradní hráze a pro odvoz dřeva. Poté byl snesen.

Vodní nádrž Lipno I, o jejíž výstavbě jsme se zmínili výše, je v České republice rozlohou největší (48,7 km²). Její vody pohltily hned několik železničních tratí. Šlo o 14 km dlouhý úsek původní tratě Rakouské společnosti místních drah (ÖLEG), který od 20. dubna 1958 nahradila mezi Želnavou (dnes Nová Pec) a Černou v Pošumaví nová, kratší trať

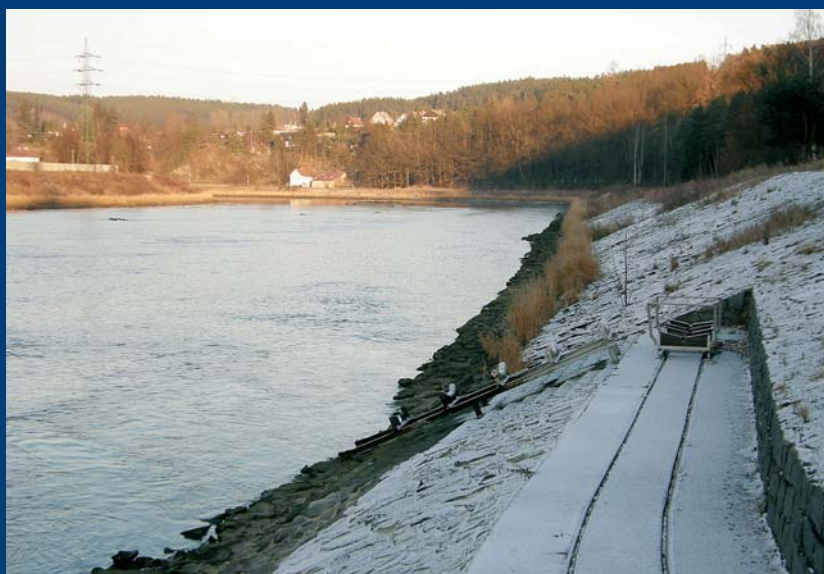
vedoucí po levém vltavském břehu. Na původním úseku zanikly zastávky Pernek a Pestřice (dříve také Stögenwald) a stanice Horní Planá, jejíž základy jsou však dodnes dobře viditelné při poklesu vody v nádrži. Také koncový úsek vyšebrodské místní dráhy musel být v roce 1955 spolu s nádražím Lipno nad Vltavou přeložen na opačný břeh. Do dnešní doby se ve vltavském řečišti pod přehradou zachovaly zbytky mostních pilířů, neboť původní trať byla ukončena na pravém břehu. Rovněž koleje a mosty úzkorozchodné dráhy Schwarzenberských tuhových dolů v Černé v Pošumaví zmizely pod vodní hladinou. Dráha s parním provozem o rozchodu 600 mm spojovala od roku 1895 zpracovatelský závod na tuhu v Hůrce se

stanicí státní dráhy Černá Hůrka (dnes Černá v Pošumaví), kde byla překládková rampa, a s dalšími závody v oblasti Hůrky a Mokré a také s ložisky rašeliny a složištěm dřeva u Dolní Vltavice. Celková délka sítě činila téměř 11 km. Později přibyla ještě cca 500 m dlouhá odbočka k cihelně poblíž Lužního závodu u řeky Olšiny. Ve 20. století však těžba tuhy i rašeliny postupně klesala, konec znamenal pro drážku zábor Sudet, po kterém zůstaly v provozu jen asi přibližně 4 km tratí mezi hlavním závodem, nádražím, pilou a cihelnou. Vody přehradní nádrže pak všechno pohltily definitivně.

Železnice a přehrady do třetice

Na závěr několik důkazů, že kolejová doprava má své opodstatnění na přehradách i v současnosti. Na hrázi vodní nádrže Les Království ve východních Čechách používá obsluha úzkorozchodnou drážku pro odvážení shrabků z česlí. Mimochodem, tato přehrada z let 1910–1919 se může pochlubit velice zajímavou architekturou a je registrována jako technická památka. Kolejová (pozemní) lanová dráha slouží k dopravě pracovníků přečerpávací vodní elektrárny ve Štěchovicích k horní nádrži. Podzemní lanovka slouží i k dopravě obsluhy vodní elektrárny Lipno I do podzemní strojovny, i když v tomto případě se jedná spíše o šikmý výtah. Podobný je v provozu i na přečerpávací elektrárně Dlouhé Stráně v Jeseníkách.

Text: Michal Roh



Úzkorozchodná drážka sloužící k přepravě malých plavidel okolo přehradní hráze Kamýk. Na konci drážky, u zařízení sloužícího ke spuštění lodí zpět na vodu, je odstavěn přepravní vozík – leden 2009. (foto Michal Roh)

Železnice v Thajsku

Okénko cestovatele

Thajsko je v Evropě i České republice známo především jako populární „globální“ turistická destinace nabízející svým návštěvníkům skutečně pestroutu paletu atrakcí a zážitků. Jen málo jeho návštěvníků sem ale míří za krásami a zajímavostmi zdejších železnic; v podstatě jedinou vyhledávanou železniční pamětihodností je pochybná turistická atrakce Železnice smrti s tzv. Mostem přes řeku Kwai. I přes tento nezájem stojí zdejší železniční systém za podrobnější pohled, i když opět – stejně jako v jižní Americe – bohužel spíše kritickým okem.



Prázdné cisternové vozy od PHM vytažené z vlečky v Chiang Mai na severu země

První železniční trať na území tehdejšího Siamského království byla uvedena do provozu v roce 1892 za doby vládnutí pokrokového a osvíceného krále Ramy V. (vládl v letech 1873–1910), základní síť v dnešní podobě byla dobudována v době mezi oběma světovými válkami, a to za účasti evropského, a zejména německého průmyslu. To byl důsledek snahy thajské vlády omezit (resp. vůbec nedopustit) vliv sousedících koloniálních velmocí: Francie, která tehdy ovládala tzv. Francouzskou Indočínu (dnešní Vietnam, Laos a Kambodžu), a Velké Británie, které tehdy patřila tzv. Britská Indie (dnešní Pákistán, Indie, Bangladéš a Barma) a Malajsie, v jejichž přímém sevření se tehdy Thajsko (Siamské království) nacházelo. Není bez zajímavosti, že první trať, tzv. Severní železnice Bangkok – Chiang Mai, byla vybudována o normálním rozchodu 1435 mm, a teprve po roce 1919 byla během deset let trvající přestavby přebudována na rozchod 1000 mm, použitý u ostatní sítě thajských železnic i železnic okolních zemí.

Thajsko dnes disponuje poměrně rozsáhlou sítí železničních tratí o rozchodu 1000 mm o délce 4041 km (některé zdroje uvádějí 4070 km), která pokrývá celé území státu a navazuje i na železnice některých států sousedních – Malajsie, Kambodži a nejnověji (od března 2009) i Laosu. Na železnici leží většina významných měst, počínaje hlavním městem Bangkokem, druhým největším městem Chiang Mai a řadou dalších.

I přes tento potenciál ale hraje železnice v dopravním systému Thajska zcela okrajovou roli, a to jak v osobní, tak zejména v nákladní dopravě. Tato pozice vynikne především při srovnání s jinými významnými asijskými ekonomikami, jako jsou Indie nebo Čína, kde železnice naopak tvoří doslova páteř veškeré dopravy. Přitom se ale thajskému státu nedá upřít jistá snaha o změnu – některé tratě jsou výrazně modernizovány, zejména v okolí hlavního města nebo trať Bangkok – malajská hranice, kde dokonce místy probíhá i zdvoukolejňování; dále jsou dokonce budovány tratě nové: v březnu

2009 bylo uvedeno do provozu propojení sítí Thajska a Laosu po tzv. Mostu přátelství přes řeku Mekong u laoského hlavního města Vientiane a v srpnu 2009 byla uvedena do provozu zcela nová elektrizovaná trať spojující centrum Bangkoku a nové letiště Suvarnabhumi.

Letištní rychlodráha, tzv. Suvarnabhumi Airport Link, byla uvedena do provozu 12. srpna 2009 (v den narozenin královny Sirkit, manželky vládnoucího krále) a spojuje centrum Bangkoku s novým letištěm Suvarnabhumi. Tato trať je jako všechny ostatní thajské železnice provozována SRT, ale narozdíl od ostatní sítě bude normálněrozchodná (tak jako bangkokský Skytrain a metro) a elektrifikována systémem 25 kV 50 Hz, a bude tak v systému thajských železnic tvořit naprostou provozní „ostrovní“ anomálii. Půjde mimochodem o první elektrifikovanou železniční trať nejen v Thajsku, ale v celém regionu jihovýchodní Asie. Bude disponovat sedmi stanicemi a bude umožňovat přestup na Skytrain i metro. Provozovaná vozidla jsou z produkce firmy Siemens a jedná se upravenou variantu typu Desiro UK.

Stejně jako ve výše zmíněných zemích i v Thajsku provozuje železniční dopravu unitární a monopolní společnost, v angličtině označená jako State Railway of Thailand, tedy Státní thajské železnice; v letech 1894 až 1951 Royal State Railways of Siam (Královské státní siamské železnice). Je velmi pravděpodobné, že thajské železnice byly vždy stavěny a provozovány pouze státem. Další historickou zajímavostí thajských železnic je to, že již od dvacátých let dvacátého století využívají – z důvodu neexistence vlastních zdrojů uhlí – pro traťovou službu motorové lokomotivy. Nejprve to byly stroje z provenience švý-



Kontejnerový vlak z Bangkoku do Singapuru projíždí městem Hua Hin u Thajského zálivu.

carské firmy Sulzer, nyní jde o lokomotivy dalších světových výrobců, zejména japonských (Toshiba) nebo někdejšího francouzského Alsthomu.

Je otázkou, čím je nepříznivá situace v postavení na přepravním trhu země způsobena v osobní dopravě. Jak již bylo napsáno výše, železniční síť pokrývá všechny důležité směry a nádraží mají všechna důležitá města. Problém nebude ani ve výši jízdného, to je skutečně nízké (i s přihlédnutím ke kupní síle obyvatelstva). Příčina relativně (nutno samozřejmě vidět v asijských měřítcích) malého zájmu veřejnosti zřejmě bude na straně dopravce, nevyhovující je zejména jím vytvořená nabídka. Vlaků jezdí málo, v porovnání s leteckou a silniční dopravou jsou pomalé a nepohodlné, a navíc zejména dálkové spoje trpí chronickými až několikahodinovými zpožděními. Náznaky příměstské dopravy se odehrávají pouze v Bangkoku a jeho okolí, ale i zde jde jen o několik osobních vlaků denně do okolních sídel, například na trati Bangkok – Ayuthaya, která vede přes bývalé hlavní bangkokské letiště Don Muang. Osobní vlaky jsou tvořeny jak soupravami osobních vozů několika tříd (od klimatizovaných až po dřevěné lavice) vedených lokomotivou, tak i motorovými jednotkami jihokorejské výroby, vesměs podobných parametrů jako u klasických souprav. Jedinou výhodou, kterou toto postavení železnice v Thajsku pro cestující přináší, je, že zde nedochází k přeplňování vlaků jako například v Indii.

Pro Evropany či jiné turisty pak v podstatě nemá smysl železniční dopravu v této zemi téměř vůbec využívat, jedinou výjimkou jsou dálkové lůžkové spoje pokrývající celou zemi od severního Chinag Mai až po cíle v Malajsii a Singapuru. Ovšem ani zde není nabídka nijak přehnaně široká a lůžka – zvláště ve vyšších třídách – je třeba si v sezóně rezervovat řadu dní dopředu. Ale i tak je toto cestování mezi cizinci oblíbeno, a to zejména z cenových důvodů, protože ač jsou nasazované vozy jihokorejské provenience poměrně komfortní (samozřejmě nechýbí klimatizace), není jízda po trati vesměs nevalné kvality o úzkém rozchodu příliš pohodlná a o kvalitním vyspání bohužel nemůže být řeči.

Ještě slabší je dnes v Thajsku železniční nákladní doprava, která se omezuje

prakticky jen na vozbu několika málo ucelených vlaků, především kontejnerových a cisternových. Kontejnerová doprava se odehrává zejména mezi Bangkodem a Singapurem a je velmi omezeně doplňována i železničními rozvozy do několika málo venkovských stanic, kde jsou kontejnery překládány na silniční soupravy. Cisternové vlaky slouží zase jen k zásobování velkoskladů pohonných hmot rozmístěných po celém Thajsku. Jiná železniční nákladní doprava zde zřejmě již neexistuje.

Tento stav má opět několik příčin. Některé jsou vnějšího charakteru a železniční dopravní podnik je asi opravdu nemůže ovlivnit. Je to jednak skutečnost, že velká část obyvatel – celá jedna pětina – žije v hlavním městě Bangkoku a jeho blízkém okolí, kde se tak odehrává naprostá většina produkce a zároveň spotřeby země, a železnice tak ani nedostává příležitost k efektivním přepravám na delší vzdálenosti, a jednak také existence významné vnitrozemské vodní dopravní cesty, již je řeka Chao Praya. Ta protéká hospodářsky významnou částí země, včetně Bangkoku, a jsou po ní přepravovány velké objemy hromadných substrátů – písků nebo importovaného uhlí (Thajsko nemá vlastní uhelná ložiska).

Negativní roli ovšem hraje také to, že thajské železnice jsou typickým příkladem „modré armády“, tedy zřejmě až vojensky řízené organizace, která si evidentně „vystačí sama“ a vytváří železniční stát ve státě s minimálními vazbami na okolní svět. Této situaci nasvědčuje řada detailů, již na první pohled zřejmých i člověku, jenž se jinak



Venkovské kontejnerové překladiště



„Apel“ před odjezdem rychlíku z Chiang Mai do Bangkoku

v problematice železniční dopravy příliš neorientuje. V první řadě je to jasně vojenský střih železničářských uniforem včetně jejich doplňků, který jednoznačně navozuje vojenskou atmosféru, pak zjevná přezaměstnanost, kdy je na každém nádraží nebo železničním přejezdu vidět množství zaměstnanců, jejichž počet zdaleka neodpovídá intenzitě provozu.

Most přes řeku Kwai

Na závěr věnujme několik řádků světově proslulé atrakci, tzv. Mostu přes řeku Kwai. Je pozoruhodná především tím, že jde o velmi důmyslně provedenou mystifikaci, která má s historií společného jen velmi málo. Most skutečně leží na tzv.

Železnici smrti, budované Japonci v letech 1942 a 1943 za účelem spojení jimi obsazené Barmy a Thajska, resp. na dodnes provozovaném úseku ke stanici Nam Tok. Jedná se o jediný ocelový most tratě, která byla jinak budována maximálně úsporně. Tedy úsporně vzhledem k přírodním a technickým zdrojům, ale rozhodně ne ke zdrojům lidským. Za oběť její výstavby padlo přes 100 000 lidí, Evropanů i místních obyvatel). Řeka, která pod mostem protéká, se až do roku 1960 jmenovala Klong. Ta byla ve svém horním úseku přejmenována na řeku Kwai Yai (Velkou Kwai), zatímco někdejší řeka Kwai, která se do řeky Klong, resp. dnes Kwai Yai vlévá, byla přejmenována na Kwai Noi (Malou Kwai). Řece Klong byl ponechán původní

název od soutoku obou „nových Kwai“ až po ústí do moře v Thajském zálivu. To se odehrálo pod vlivem vydání knihy Most přes řeku Kwai francouzského spisovatele Pierra Boullea (mj. autora Planety opic) v roce 1954, resp. po uvedení stejnojmenného amerického filmu v roce 1957, natočeného podle této literární předlohy. Kniha i film disponují bezesporu velmi kvalitním příběhem, který si po právu získal přízeň milionů čtenářů i diváků po celém světě, a film zaslouženě získal celkem sedm Oskarů.

Bohužel z hlediska přísně historického se jedná o čistou fikci, a to jak z hlediska geografického (přes thajskou řeku Kwai nikdy žádný železniční most nevedl), tak i z hlediska vlastního příběhu: po celosvětovém úspěchu knihy a zvláště filmu vytvořila thajská vláda mimořádnou šanci k vytvoření velkolepé turistické atrakce v jinak poměrně chudém a nezajímavém kraji na thajsko-barmském pomezí. K úspěchu zbývalo vyřešit jen „malý“ problém: žádný most přes řeku Kwai není a nikdy nebyl k dispozici. Řešení bylo nalezeno rychle, a to ve výše zmíněném přejmenování řeky Klong na Kwai (Yai). Tím vznikla dodnes turisty z celého světa hojně navštěvovaná atrakce, která tak dala smysl alespoň části Železnice smrti, jejíž větší část byla po válce opuštěna a zlikvidována.

Text a foto: Martin Boháč



Nástup cestujících do osobního vlaku do Bangkoku ve stanici Ayuthaya

Aktuality

Návrat části mise EULEX (KFOR) z Kosova



Transport opouští ráno 2. července Pardubice hlavní nádraží a vydává se ke svému cíli v Pardubicích-Rosicích nad Labem.

V druhé polovině června, resp. počátkem července proběhl zatím prvním transportem návrat části mise EULEX (KFOR). Politické rozhodnutí o postupném návratu českého kontingentu padlo v březnu 2009, v dubnu pak proběhla jednání s ČD Cargo, které celou přepravu

zajistilo provozně i obchodně. Tímto prvním transportem byla přivezena nadpočetná a neprovozní technika.

Návrat proběhl jedním transportem, na který bylo nadirigováno celkem 18 vozů ČD Cargo (8x Res, 2x Ks, 1x Sgjs na kon-

tejner, 5x Smmp a 2x Bc pro doprovod). S transportem jelo 13 řidičů, ke každému typu techniky jeden.

Prázdná souprava vyjela 19. června z Pardubic a přes Slovensko, Maďarsko, Rumunsko, Bulharsko a Řecko dorazila 24. června do Skopje. Trasa přes Řecko byla zvolena z důvodu neexistence přímého kolejového propojení mezi Bulharskem a Makedonií a hlavní město Makedonie pro nakládku z důvodu blízkosti se základnou českých jednotek v Kosovu. Po nakládce transport Skopje opustil v noci z 26. na 27. června a do České republiky jel stejnou cestou, pouze s mírnou změnou, kdy jeho cílovou stanicí byly Pardubice-Rosice nad Labem, kam dorazil 2. července. Zde byla všechna technika vyložena a po vlastní ose přepravena do vojenských skladů.

Pro zajímavost uvedme, že první vojenské transporty z České republiky odjely do Kosova v roce 1999, doplněny byly 2002. Jejich zbytek by se měl vrátit v nejbližších letech.

Text a foto: Jiří Fišer, Martin Boháč

Soutěž Mladý speditér

Na konci října loňského roku bylo vyhlášeno první kolo soutěže Mladý speditér, jež si kladla za cíl propojit populární formou středoškolské vzdělání v oborech spedice a logistika se spediční praxí. Soutěže určené pro studenty 3. ročníků středních odborných škol se zúčastnilo 14 družstev z osmi škol – z Břeclavi, České Třebové, Dalovic, Děčína, Olomouce, Plzně a Prahy. Hlavním garantem se stal Nadační fond Mladý speditér, jehož zřizovatelem je občanské sdružení Svaz spedice a logistiky České republiky. Tento fond vznikl právě za účelem podpory vzdělávání a výzkumu v oblasti dopravy, spedice a logistiky. Dalším z přínosů budoucích kol této soutěže by totiž měla být možnost blíže poznat studenty jako potenciální pracovníky spedičních firem jejich budoucími zaměstnavateli a možnost vyhledat nejschopnější studenty.

V prvním kole soutěže měly týmy odpovědět na 15 otázek týkajících se spedice,

logistiky a specifik jednotlivých druhů doprav. Druhé kolo, vyhlášené v lednu 2009, bylo náročnější. Soutěžící dostali za úkol zpracovat tři konkrétní nabídky na přepravu zboží pro imaginárního zákazníka. Pro budoucí adepty a adepty „speditérského řemesla“ nebylo vůbec jednoduché vypracovat cenovou a technologickou nabídku. Po obě kola jim však byli k dispozici tzv. garanti z dopravních a spedičních společností, kteří soutěžící vedli správným směrem. Pracovníci ČD Cargo, Ing. Oldřich Mazánek a Michal Roh byli nápomocni dívčímu týmu K.O.K.S. ze Střední odborné školy logistiky a chemie z Prahy 9 – Martině Kubiasové, Ivě Kolářové, Natálii Olejníkové a Petře Savičové.

Dne 12. května 2009 na veletrhu Transport a logistika 2009 v Mnichově soutěž vyvrcholila slavnostním vyhlášením výsledků. Na prvním místě skončily SPEDITÉRKY ze Střední školy logistiky a chemie v Olomouci, druhou příčku obsadilo již zmiňované družstvo K.O.K.S. Třetí pozice



Foto ze slavnostního předávání cen (Julius Přenosil)

patří týmu KŘOVÁCI také ze Střední odborné školy logistiky a chemie Praha 9. Každý z účastníků obdržel certifikát Svazu spedice a logistiky potvrzující jeho účast v soutěži. Na vítěze čeká zájezd do přístavu Hamburk, ale ani ostatní nepříjdou zkrátka. Například dívky z týmu K.O.K.S. měly možnost poznat provozní zákulisí ČD Cargo – navštívily SOKV Ústí nad Labem, seznámily se s činností dispečerů v České Třebové, poznaly způsob práce v seřadovací stanici Nymburk a přínosná jistě byla i exkurze v terminálu v Lovosicích.

Text: Michal Roh

Aktuality

Zkušební nakládka vozu řady Laaps v Lužci nad Vltavou



V pondělí 31. srpna 2009 se v areálu betonárny Betonika plus v Lužci nad Vltavou konala zkušební nakládka vozu řady Laaps částí produkce firmy, zejména betonovými trubkami a také jedním kusem tzv. šachtového dna. Nakládka byla uspořádána z iniciativy ČD Cargo, spediční firmy a výrobce. Při nakládce různých rozměrů trubek byly vyzkoušeny různé způsoby ložení a zajištění nákladu a také rychlost nakládky a její personální náročnost. Firma Betonika je jedním z mála producentů tohoto typu zboží, který stále disponuje provozní vlečkou, i když již řadu let nepoužívanou. Snahou ČD Cargo je její potenciál opět využít, a znovuzískat tak pro železnici přepravu této kdysi tradiční komodity.

Text a foto: Martin Boháč

Nové možnosti

Schreiner Transporte GmbH je významným autodopravcem. A právě tato společnost vyzkoušela za účasti pana Reinharda Schreiner v Lovosicích ve spolupráci se společností ČD-DUSS Terminál, a.s. manipulace se svými novými



speciálními návěsy. Společnost totiž uvažuje o využití kombinované dopravy silnice-železnice a se svými manipulačními jednotkami nachází nový způsob transportu v intermodálních kontinentálních přepravách.

Text a foto: Pavel Špráchal



Projekt Sylvania Train

V únoru letošního roku vznikl nový systémový vlak s obchodním názvem Sylvania Train, který je určen pro zásilky z Polska, České republiky a Slovenska do Rumunska a Moldávie; v současné době se projednává jeho rozšíření pro zboží směřující do Bulharska. Zásilky byly v počátku shromažďovány ve stanici Filakovo, ale vzhledem k omezené kapacitě této stanice a narůstajícímu množství vozů je nyní vlak sestavován ve stanici Lučenec. Vstupním hraničním přechodem do Rumunska je Biharkeresztes/Episcopia Bihor, odkud jsou následně vozy distribuovány běžnou vlakotvorbou do příslušných cílových stanic. Pokud zákazník požaduje dodání „až do domu“, zboží je na rumunských terminálech překládáno do kamionů.

Vlak Sylvania Train provozuje ve spolupráci s dalšími partnery firma Čechofracht Rail, s.r.o. Jeho hlavními výhodami jsou zkrácení doby průjezdu přes maďarské území a nižší ceny, které jsou v těchto měsících více než jindy důležitým kritériem. Ceny jsou konkurenceschopné zásilkám směřovaným po normálněrozchodné trati přes území Ukrajiny (Chop – Djakovo). U zásilek do Rumunska – oproti variantě přes Ukrajinu – není zapotřebí ve vlaku Sylvania Train řešit celní formality, protože všechny zúčastněné státy jsou členy Evropské unie. Případné technické problémy na území Rumunska řeší tamní zastou-



pení společnosti Čechofracht. První Sylvania Train odjel 23. 2. 2009, za prvních pět měsíců fungování se navzdory současné přepravní krizi podařilo vypravit již více než 30 vlaků. V posledním období se daří pravidelně odesílat dva vlaky týdně, očekávaný potenciál je 1–2 vlaky denně. Mezi hlavní přepravované komodity patří výrobky ze železa a oceli, potravinové a chemické produkty a stavebniny.

Text a foto: Jana Lemberková

Nový dopravce na polských kolejích

Na konci měsíce srpna 2009 udělil polský drážní úřad UTK dceřině společnosti Koleje Czeskie, sp. z o.o., licenci nákladního dopravce. Bylo tak završeno několikaměsíční úsilí pracovníků této společnosti. Nový dopravce má k dispozici tři elektrické lokomotivy, zahájení vlastních přeprav plánuje na počátek roku 2010. Mělo by se jednat o nové přepravy, příp. o přepravy, kde z cenových nebo technologických důvodů není možná dohoda s jinými dopravci.

Text: Michal Roh

Aktuality

I netradiční řešení mají šanci



Na snímku z prvního dne výluky, 17.9.2009, je zachycen nákladní vlak JHMD ve stanici Nová Včelnice, směřující do Obrataně a vezoucí ve čtyřech vozech ČD Cargo kovový odpad.

Ve dnech 17.9. – 28.9. se uskutečnila nepřetržitá výluka tratě v jízdním řádu SŽDC uváděné pod číslem 225 v úseku Veselí nad Lužnicí – Jihlava, která mimo jiné znemožnila obsluhu stanice Jindřichův Hradec a předávání zásilek mezi ČD Cargo a dopravcem Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) v tomto tradičním místě. Vzhledem k délce výluky a předpokládanému objemu nakládky kovového odpadu v Jindřichově

Hradci a okolí bylo nemožné na skoro dva týdny odříznout přepravce od přístupu k železnici. Proto bylo ve spolupráci se společnostmi JHMD a Spedi-trans Praha nalezeno řešení, spočívající ve znovupoužití osvědčeného modelu, vyzkoušeného při stejné situaci v říjnu 2006.

To spočívalo v přepravě zátěže ve zvláštních nákladních vlcích po úzkokolejné síti JHMD a její předávání do-

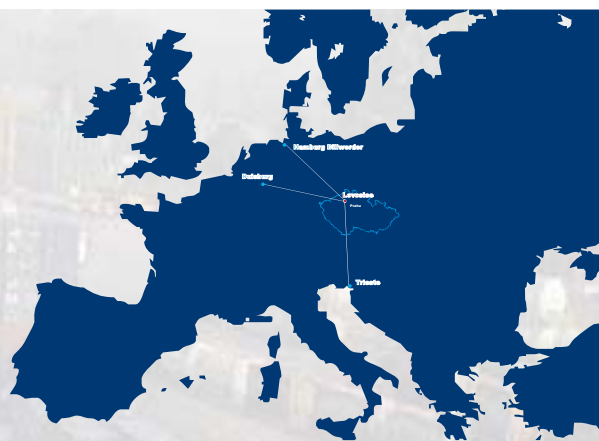
pravci ČD Cargo v Obrataně. Zde byla zátěž přebírána manipulačním vlakem ČD Cargo, který jí odvážel do Tábora, odkud směřovala dále ke svým příjemcům.

Přepravována takto byla jednak zátěž, i za normálních okolností nakládaná na úzkokolejné síti JHMD (Kunžak-Lomy, Nová Včelnice), a také zátěž jinak nakládaná ve stanicích na síti SŽDC (Jindřichův Hradec, Jarošov nad Nežárkou). Např. z Jarošova nad Nežárkou byla nakládka po dohodě s přepravci přesměrována na úzkorozchodné koleje v Jindřichově Hradci, resp. Nové Včelnici.

Tato netradiční akce dokazuje obchodní i provozní flexibilitu ČD Cargo při řešení situací spojených s dlouhodobou rozsáhlou výlukovou činností na síti SŽDC, dokazuje schopnost spolupráce s jinými dopravci a svědčí o pozornosti, kterou věnuje přepravám jednotlivých vozových zásilek (o nichž podrobně píšeme v článku na jiném místě tohoto Bulletinu).

Text a foto: Martin Boháč





LOVOSICE

Favorable position on European transport corridor northwest of Prague

TERMINAL OPERATIONS

Handling of containers (20'-45'), tankcontainers, swap bodies and manipulatable trailers

DEPOT SERVICES

Depot of transport units

WAREHOUSING AND TRUCKING

Collection and distribution of consignments and transport units

CUSTOMS SERVICES



Logistic Terminal Lovosice, Lukavecká 1189, 410 02 Lovosice, Czech Republic
+420 972 432 514 • info@cdd-terminal.cz • www.cdd-terminal.cz

**Adresa redakce:**

ČD Cargo, a. s., odbor marketingu a komunikace
Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 - Holešovice
T: +420 972 242 055
karel.houska@cdcargo.cz, www.cdcargo.cz

Vydavatel: ČD Cargo, a. s.

Šéfredaktor: Zdeněk Větrovec

Vedoucí redaktor: Karel Houška

Redakce: Michal Roh, Martin Boháč

Fotografie na titulní straně: Pavel Kopec

Výroba: Jan Nováček/DTP Futura, s.r.o.

Datum vydání: 29. 9. 2009

Neprodejné / ISSN: MK ČR E 10010