

Cargovák



Úvodní sloupek

Železnice jako mediální téma

O Železnici čteme nebo slyšíme v médiích zpravidla v souvislosti s jinými tématy, než je nákladní doprava. Z pohledu novinářů jsou zajímavými tématy nehody, ETCS nebo stavba vysokorychlostních tratí, ale osobně si myslím, že to zdaleka není proto, že by snad novinářům ležela tolik na srdci doba cestování obyvatel naší republiky třeba do Berlína, ale spíše proto, že tato témata mají svým způsobem blízko k politice. Jakékoliv pochybení při implementaci ETCS pak může mít určitě nádech senzace, i když většina lidí ani netuší, co tato zkratka znamená. A není k tomu ani důvod. Považují za samozřejmost, že železniční doprava je bezpečnější než silniční bez ohledu na to, jaký zabezpečovač je kde používán. O to více pak sledovanost nebo čtenost zvednou zprávy o železničních nehodách.

Bohužel málokdy se o železnici a o nákladních vlacích především hovoří z pohledu ekologičnosti a udržitelnosti. A přitom s železnicí je spojeno pouze 0,4 % emisí skleníkových plynů z dopravy v EU – na veškerou dopravu v EU přitom připadá 25 % celkových emisí Unie. Železnice je také energeticky účinnější než silniční doprava. Oproti elektromobilům spotřebuje na stejný výkon 9x méně elektrické energie, v případě dieselové trakce pak na stejný výkon potřebuje pouze jednu třetinu nafty. I když třeba se začne blýskat na lepší časy. Dopady dekarbonizace nebo chcete-li Green Dealu na segment železniční nákladní dopravy jsou obrovské. Klesají přepravy pevných paliv, restrukturalizuje se průmysl atd. Je proto potřebné, aby se o přepravě zboží po železnici začalo hovořit jako o prostředku k dosažení dekarbonizačních cílů, jako o prostředku udržitelné dopravní strategie.

MICHAL ROH

Obsah

Innotrans 2024

05 Německé hlavní město Berlín hostilo na konci září další ročník veletrhu Innotrans. Ten můžeme bez nadsázky považovat za vrcholnou událost nejen evropské, ale i světové železniční branže. Letošního ročníku se zúčastnilo rekordních 2 940 vystavovatelů. Jaké novinky zde bylo možné vidět?



Povodně v SOKV Ostrava

06 Při zářijových povodních nebyly poškozeny pouze železniční tratě, ale utrpělo rovněž naše SOKV v Ostravě. Díky včasné reakci pracovníků ČD Cargo na Ostravsku nedošlo k poškození hnacích vozidel, pod vodou se však ocitlo mnoho našich nákladních vozů a utrpělo rovněž naše opravárenské zázemí.



Tak už jsme všichni a brzy se vydáme na cestu s nákladními vlaky ČD Cargo napříč Evropou připomínat bohatou historii české železniční dopravy. Je nás na to pět (zleva): 383.014 František Antonín Gerstner, 383.013 Jan Perner, 383.019 Vojtěch Kryšpín, 383.015 František Ringhoffer II. a 383.016 František Křížik. Snad se nám vyhnou všechny mimořádnosti a převezeme spolehlivě tisíce tun zboží. Více se o tom, čím jsme se zasloužili o rozvoj železniční nákladní dopravy, dozvíte na str. 8 tohoto Cargováku. FOTO: MICHAL ROH

Vyhledáváme a identifikujeme nové obchodní příležitosti

K 1. říjnu se Bc. Jana Holanová stala ředitelkou odboru business developmentu, nebo chcete-li česky rozvoje podnikání. Tento odbor jsme si již v minulosti představovali a nyní nás proto zajímalo, jakým vývojem odbor prošel a na čem členové týmu aktuálně pracují.

► Můžete nám nejprve ve stručnosti představit činnost vašeho odboru?

Business Development tým vyhledává a identifikuje obchodní příležitosti, rozvíjí obchodní vztahy a systematicky buduje všeobecné dobré povědomí o síle, zkušenostech a službách Skupiny ČD Cargo. Využívá k tomu znalosti trhů, analýzy a predikce dalšího vývoje v klíčových odvětvích. Důležitá je i adekvátní znalost největších hráčů, jejich pozice na trhu a strategie budoucí obchodní orientace. Monitorujeme činnost naší aktuální konkurence, musíme vědět, kam a kudy se ubírá. Jsme ve střehu i vůči potenciálním budoucím soupeřům a hlídáme si záda. Klíčovou činností je nepřetržitě vyhledávání nových obchodních příležitostí a jejich následná transformace do konkrétních obchodních případů, vytváření strategických aliancí a obchodně partnerských vztahů. Interně fungujeme napříč celou Skupinou ČD Cargo a nově získané obchodní případy řešíme i s kolegy v zahraničí. Držíme se strategie firmy, která je rámcově definována čtyřmi pilíři – Interoperabilita, Zahraniční expanze, Intermodalita a Společenská zodpovědnost. Cítíme, že zákazníci na naši aktivitu v těchto oblastech reagují pozitivně.

► Předpokládám, že nejvíce asi spolupracujete s našimi obchodními manažery, jste ale v kontaktu i s jinými společnostmi ze Skupiny ČD Cargo?

Jsme si vědomi, že naše síla je v perfektní znalosti možností, rozsahu a kvality služeb, které umíme nabídnout, a spolupracujeme proto interně se všemi odbory ČD Cargo, pobočkami i dceřinými společnostmi. Profesionalita a zkušenosti zaměstnanců Skupiny nám pomáhají



Bc. Jana Holanová FOTO: ARCHIV JANY HOLANOVÉ

rozlišit mezi obchodními případy, které mají potenciál, a těmi, pro které z pohledu dnešních podmínek na železnici ještě nenastal ten správný čas. Pro takové obchodní případy hledáme cesty, identifikujeme díky nim portfolio služeb či technologií, které budou potřeba v budoucnu. V některých případech narazíme například na limity existující infrastruktury z pohledu vhodných míst pro překládky zboží ze silnice na železnici a opačně. I tady se snažíme rozumět potřebám trhu a hledat cesty, jak tyto potřeby naplnit. Aktuálně nejdiskutovanějším příkladem jsou překládací stanice pro komoditu budoucnosti, za kterou považujeme komunální odpady a jiná alternativní paliva, která nahradí hnědé uhlí. Je to běh na dlouhou trať a proti běžné obchodní činnosti nemá ta naše okamžitý hmotný výsledek. Kreativita, trpělivost, systematická a houževnatost jsou základní předpoklady, které nám umožní připravit si půdu pro další rozvoj.

► Tradiční komodity z kolejí pomalu mizí. Myslíte si, že se je podaří nahradit jiným zbožím a případně jakým?

Jak už jsem uvedla, reagujeme na změny zejména související s odklonem od spalování fosilních paliv a vidíme nárůst poptávky po dřevní biomase, tuhých alternativních palivech vyráběných převážně z plastových odpadů a v komunálních odpadech jako takových. Souvisí to se zákazem skládkování odpadů po roce 2030. Jedná se o tu část odpadů, které splní podmínky dostatečné výhřevnosti a jejich energetické využití je pro naši společnost efektivním, ekonomickým a z pohledu ekologie vhodnějším řešením. V zahraničí je dnes běžné i čištění a energetické využití čistírenských kalů. I tato komodita může být v budoucnu komoditou vhodnou pro železniční přepravu v Čechách. Monitorujeme i projekty pro výstavbu zařízení pro materiálové využití odpadů a tam jsou například příležitosti v přepravách sběrového papíru či plastových granulátech. Naším cílem je být u nových projektů včas, nejlépe v době výstavby těchto závodů či zařízení a apelovat na napojení těchto areálů na železniční síť. I přes jasné výhody silniční dopravy v některých aspektech věříme, že s příslušnými investicemi do železniční infrastruktury a vybudováním vhodného zázemí umíme spojit síly a oba logistické módy propojit ve fungující synergii. Největší efekt pak pocítí zejména zákazníci, kteří dostanou komplexní službu ekologické přepravy tzv. v „mašličkách“ a detaily spolupráce v logistickém řetězci silnice/železnice/silnice pak budou na nás. Z dalších komodit

vedu ještě železný šrot, který je díky změně technologií v ocelářském průmyslu také komoditou, jejíž potřeba bude na trhu stoupat. Tam má železniční přeprava již dnes pevnou základnu a na tyto potřeby trhu umíme reagovat. Novou komoditou jsou i autobaterie, resp. baterie obecně. I v tomto segmentu jsme jako Skupina ČD Cargo aktivní a nabízíme naše přepravní služby.

► Jaké nástroje využíváte při vyhledávání nových obchodních příležitostí?

Základním pracovní nástrojem a jedním z prvotních zdrojů informací je pro nás samozřejmě internet. Vyhledáváme a ověřujeme informace, hledáme souvislosti, prověřujeme nastavení logistických řetězců. Vycházíme z našich analýz, ve kterých jsme si definovali jednotlivé komoditní trhy a jejich dynamiku. Známe významné hráče a snažíme se jim přiblížit a pochopit jejich potřeby, abychom uměli adekvátně reagovat v oblasti nabídky našich služeb. Inspirujeme se v médiích, a to jak obecných, tak oborových. Navštěvujeme veletrhy a konference orientované na jednotlivé komodity. Tím se přibližujeme zákazníkům a lépe rozumíme jejich potřebám. Práce business development manažera vlastně nikdy nekončí, protože v dnešním světě komunikačních technologií, kde se na vás z médií a sociálních sítí neustále valí přísun informací, máte tendenci ve všem vidět příležitost. Ráda bych proto v budoucnu posílila naši marketingovou stopu právě na sociálních sítích. Domnívám se, že tato forma oslovení zákazníků může mít výrazně pozitivní efekt na zvýšení obecného povědomí o rozsahu našich služeb. Já sama jsem spíše pasivní uživatel, ale často si dělám v telefonu poznámky typu jméno společnosti, její zaměření a následně s k těmto poznámkám vracím a hodnotím, zda má smysl to dále rozvíjet nebo ne. Ke všem nápadům, myšlenkám, podnětům a jednáním je třeba přistupo-

Jana Holanová

Jana Holanová po studiu na Univerzitě Hradec Králové pracovala na několika pozicích v Hotelu Slavia v Praze. Po návratu z mateřské dovolené změnila kompletně obor a působila jako obchodní manažerka ve společnostech OKD, a.s., a Metalimex, a.s. Její hlavní doménou byl zahraniční obchod, konkrétně export černouhelného koku pro rozličné evropské odběratele, ale i pro zákazníky v zaoceánských destinacích. Svě obchodní zkušenosti dnes zúročuje ve prospěch skupiny ČD Cargo.

vat s otevřenou myslí a nesoustředit se jen na původní směr. Nezřídka se totiž při dalším průzkumu či během rozhovoru ukáže, že původní cesta byla slepá, ale v jiné oblasti příležitosti pro železniční dopravu opravdu je.

Jaké projekty jste úspěšně zrealizovali a na jakých aktuálně pracujete?

Máme za sebou kampaň, ve které jsme služby Skupiny ČD Cargo představili většině velkých evropských ocelářských koncernů. Věříme, že v příštích kolech výběrových řízení na dopravu budeme mít příležitost zabojovat o větší podíl mezinárodních přeprav, než realizujeme dnes. Díky síle Skupiny a realizaci přeprav na vlastní licenci ve více zemích Evropy jsme pro velké nadnárodní skupiny zajímavý partner. Podobné kampaně v menším rozsahu proběhly i v oblasti chemického a potravinářského průmyslu. O účast ve velkých výběrových řízeních se ucházíme i v jiných oblastech a jedním z oborů, který už celoevropsky funguje a kde se nám daří tyto pozvánky dostávat, je automotive. Jak jsem již uvedla výše, velkou množinou příležitostí jsou odpady všeho druhu. Nesoustředíme se jen na komunální odpady, ale rádi bychom zapojili železnici do projektů v oblasti recyklace a cirkulární ekonomiky, kde má zelená železniční doprava logicky své opodstatnění.

► Práce v business developmentu je náročná. Prozradíte nám jak relaxujete? Jak si dokážete vyčistit hlavu?

Mám velké štěstí, že azylem, prostorem pro odreagování a bezpečným útočištěm je má rodina, můj domov. Úžasnou oporou je mi můj manžel a neutuchající zdroj radosti, energie a inspirace mám ve svých dětech. Toto zázemí je pro mě výraznou protiváhou k náročné profesi, která je často spojena s cestováním, novými výzvami a opouštěním vlastní komfortní zóny. Ráda cestuji, jsem rekreační lyžař, cyklista i turista. V posledních pár letech jsem propadla józe a je to pro mě spolehlivé odpojení od světa, starostí a povinností. Za své hobby považuji kontinuální studium jazyků a když zbude čas, ráda si přečtu dobrou knihu.

MICHAL ROH

Personální změny ve společnosti

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 429. zasedání konaném dne 7. října 2024 přijalo usnesení č. 4289/2024 a schválilo:

- ke dni 7. října 2024 odvolat **Ing. Brigitu Břenkovou** z pracovní pozice ředitelky odboru řízení přeprav generálního ředitelství ČD Cargo.

Tato organizační změna je prvním krokem ke strukturální změně na odboru O16 s cílem zvýšení kontroly realizace přeprav podle naceněné a zasmulvněné provozní technologie obsluhy zákazníka. Činnost zákaznického centra, dohled nad realizací přeprav nebo zpětná analýza zůstanou nosnou agendou generálního ředitelství. Stejně tak Brigita Břenková zůstává součástí týmu ČD Cargo. O výsledné podobě a uspořádání O16 rozhodne právě aktivovaný projekt.



Přeprava odpadů po železnici je pro ČD Cargo příležitostí. FOTO: MICHAL ROH

Výluky na Liberecku a ČD Cargo

V roce 2024 opět probíhá na Liberecku rozsáhlá výluková činnost. V prvním pololetí roku 2024 se jednalo o rekonstrukci podjezdu pod libereckým nádražím, což do značné míry omezovalo nejen osobní, ale i nákladní dopravu, která mohla využívat pouze část staničních kolejí, a to ještě pouze od chrastavského zhlaví. Z těchto důvodů se převážná část nákladní dopravy směřující do Nymburka odehrávala v brzkých ranních hodinách, než se na plno rozjela taktová osobní doprava, která zde odčerpává až 90 % kapacity zdejších tratí.

Druhá nepřetržitá výluka začala s příchodem letních prázdnin. Z důvodu rekonstrukce tratě Liberec – Mníšek u Liberce (včetně železniční

stanice) se úplně zastavila veškerá doprava na Frýdlantsko. Pro dopravce ČD Cargo to znamenalo zákaz nakládky ve všech stanicích Frýdlantského výběžku. V letech 2022–2024 se právě v oblasti Nového Města pod Smrkem, Višňové, Raspenavy, ale i samotného Mníšku u Liberce „rozjela“ rozsáhlá těžební činnost nejen kalamitního dřeva napadeného kůrovcem, ale také běžná plánovaná těžba. Zhruba 1x za týden vyráží z Liberce ucelená souprava vlaku NEx 68343, která vytěžené dřevo z výše uvedených oblastí přepravuje do závodu Lenzing Biocel v Paskově. Dále se zde nakládají běžné jednotlivé vozové zásilky do Ždírcce nad Doubravou, Hněvic a dalších zpracovatelských závodů. Samotná mezinárodní nákladní doprava přes železniční pohraniční přechod Černousy bohužel za poslední roky zaznamenala výrazný pokles

a v letošním roce se zde pravidelně přepravuje pouze železo z Kladna-Dubí do zámoří. Paradoxně s nástupem výluky přišla poptávka na převoz sklářského písku z Libuně, právě přes Zawidów, což z důvodu tří měsíců trvající nepřetržité výluky bylo nemožné uskutečnit.

zeměpisnou mapu je jasné, že taková alternativa znamenala pro zákazníka nemalé potíže. Jednak s těžkými automobily museli překonat Oldřichovské sedlo, tzn. dostat se na opačnou stranu Jizerských hor a druhak mnohdy úzkými silnicemi přes obce a města dojet k vybrané železniční stanici, kde bylo možné náklad z automobilu přeložit na železniční nákladní vozy. Že se jedná o velmi nepraktické řešení pro všechny strany asi netřeba zdůrazňovat. Z výše uvedených důvodů ožila opět nákladní doprava do pohraniční přechodové stanice Hrá-



O projektu dvojčat „elektroniků“ již byla v Cargováku zmínka. Zde je snímek praktického využití vozidel, na kterém je v Hrádku nad Nisou zdokumentováno sestavování manipulačního vlaku Mn 54309 do Liberce v čele se stroji 743.002 + 743.010. Po následném doplnění této soupravy o další zásilky bude dvojice lokomotiv 743 pokračovat s vlakem již jako NEx 68343 do Nymburka, kde si soupravu převezme lokomotiva elektrické traktice s personálním obsazením superstrojvedoucího „level 2“, který během noci doveze soupravu až do Ostravy-Kunčic. Z té budou vozy přistaveny na vlečku Biocel Paskov, opět vozidlem nezávislé traktice.



Manipulační vlak číslo 54308 byl ve stanici Chrastava vyfotografován při přistavbě prázdné soupravy na nakládku. Chrastava obdobně jako sousední Hrádek nad Nisou jsou stanice teprve čekající na modernizaci, takže nabízejí dopravcům a jejich zákazníkům velmi slušný prostor k nakládce a vykládce.

Jak vyplývá z textu, výše zmíněná výluka generovala nemalé komplikace nejen zákazníkům ČD Cargo, ale i dopravci samotnému. V případě nemožnosti využití PPS Frýdlant v Čechách/Zawidów se jako alternativa nabízí možnost využít až poměrně vzdálený železniční přechod v Lichkově, což ne vždy může zákazník akceptovat. V případě místní nákladní dopravy se přistoupilo k operativnímu řešení, kdy byla obchodním partnerům nabídnuta alternativa k vyloučeným železničním stanicím. Konkrétně se jednalo o Jablonec nad Nisou a Hrádek nad Nisou. Již při prvním pohledu na

dek nad Nisou. Občasný manipulační vlak do této stanice zavítal nepravidelně v letech 2022 a 2023, avšak pravidelná přeprava „jednotlivců“ zde skončila o mnoho let dříve, snad ještě před vznikem ČD Cargo. Tranzitní mezinárodní doprava v relaci Liberec – Zittau s „trojkovými brejlovci“ je od konce devadesátých let minulosti a z dnešního pohledu se zdá až neuvěřitelné, že zde během jednoho dne projelo až šest průběžných nákladních vlaků v obou směrech.

TEXT: MICHAL ROH
FOTO: NT

Zajímavosti z provozu



FOTO: MICHAL ROH

Uhlí do elektrárny Poříčí

Na přelomu roků 2023 a 2024 došlo k několika změnám ve vozbě vlaků s uhlím. ČD Cargo mimo jiné převzalo od dopravce SD – Kolejová doprava (SDKD) vozbu vlaků ze Světce (Doly Bílina) do Hněvic (Energotrans) v nástavbách InnoFreight. Oproti tomu si dopravce SDKD začal od 1. ledna 2024 samostatně zajišťovat přepravu uhlí z Dolů Bílina do elektrárny



v Poříčí. Na konci srpna letošního roku však došlo k dohodě obou dopravců a tím ke změně technologie. Vozbu v elektrické trakci stále zajišťuje SDKD, ve stanici Smiřice dochází k přepřahu na dieselové lokomotivy ČD Cargo, které vlak dopraví nejen do cílové stanice Trutnov střed, ale až přímo na elektrárenskou vlečku. Pro ČD Cargo to znamená další neplánovanou tržbu. První 28vozový vlak

jsme ze Smiřic odvezli v úterý 3. září 2024 a do konce roku bychom takto měli převézt okolo 40 tis. tun uhlí.

Přepravy štěrků z Košťálova

Na základě objednávky firmy GJW Praha byla ve dnech 26. – 30. srpna 2024 zajištěna přeprava štěrků z kamenolomu v Košťálově. Nakládky v tomto případě dvaceti vozů proběhla výměnným způsobem, kdy vlak ČD Cargo po příjezdu do stanice Košťálov nejprve zasunul soupravu na dvoukolejnou vlečkovou kolejisti, odkud následně po částech



sunutím dopravoval vozy pod násypky, které jsou na samém konci vlečky pod vrchem Chochołka. Podle počtu vozů probíhá tento proces i několikrát za dopoledne. Po nasypaní všech vozů byla souprava na vlečkovém kolejišti zkompletována a přetažena do stanice Košťálov, odkud následně odjela již jako vlak Pn 52739 ČD Cargo do Ostroměře. Vozby tohoto vlaku se 29. srpna ujalo dvojce „bizonů“ 753.614+753.618. Štěrk byl určen na vyloučenou kolej Ostroměř – Hořice v Podkrkonoší, kde zaměstnanci PP Hradec Králové také zajistili vykládku.
MICHAL ROH



FOTO: NT

Představujeme společnosti s majetkovou účastí ČD Cargo (8.)

Po krátké přestávce dnes přiblížíme čtenářům Cargováku činnost další společnosti s majetkovou účastí ČD Cargo, která se zabývá především logistickými službami pro segment automotive.

Raillex

Akciová společnost Raillex byla založena v roce 2006 jako vůbec první společný podnik pod hlavičkou Českých drah s orientací na nákladní dopravu. Úkolem bylo vybudovat a provozovat síť logistických center s kolejovým napojením. Lokality pro vybudování těchto center byly jasné – Praha, Brno, Ostrava. První centrum mělo vzniknout v Praze-Běchovicích, kde se počítalo se dvěma halami po 15 000 m² s rampami a kolejovým napojením. Tento záměr zkrachoval vlivem obrovské vlny protestů majitelů přílehlých pozemků v rámci územního řízení.

Ve stejné době probíhala na úrovni agentury Czech Invest jednání se zahraničním investorem Hyundai Motor Manufacturing (HMMC), který měl zájem umístit v Nošovicích závod na výrobu automobilů. V rámci jednání se řešilo také infrastrukturální napojení automobilky. Korejská strana byla zpočátku k železnici velmi nedůvěřivá, přesvědčily ji až pozitivní reference z automobilky ŠKODA Auto a TPCA. Do základního projektu výstavby automobilky se tak dostalo kolejové napojení a vlečkové kolejiště



Zaměstnanci společnosti Raillex zajišťují na vlečce v automobilce v Nošovicích mimo jiné i nákladku vyrobených automobilů na železniční vozy.

FOTO: ARCHIV HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH S.R.O.

s moduly kontejnerového terminálu. V té době došlo také k výměně druhého akcionáře Raillexu, když spoluzakladatele (logistickou společnost Setto, a.s.) nahradila společnost CHB Logistics se zkušenostmi ze silniční dopravy pro skupinu HMMC. Na podzim roku 2008 po-

depsal Raillex s HMMC smlouvu na výstavbu vlečkového areálu a následně smlouvu na jeho provozování. Koncem ledna 2009 proběhla kolaudace vlečkového areálu a 17. února 2009 přijel do Nošovic ze slovinského přístavu Koper první kontejnerový vlak.

Dnes společnost Raillex provozuje vlečkový areál v průmyslové zóně společnosti Hyundai v Nošovicích včetně jeho komplexní údržby. Od roku 2017 zajišťuje také nákladku hotových automobilů na železniční vagony. Původní nákladka automobilů „pod širým“ nebem se od roku 2022 díky investici HMMC změnila na moderní a bezpečnější nákladku v hale pomocí přesuvny.

Ve spolupráci s mateřskou společností ČD Cargo se Raillex podílí na zajištění přeprav plechů, komponent pro výrobu automobilů v kontejnerech z německých a belgických přístavů a z Koreje. Opačným směrem následně putují vyrobené automobily Hyundai v exportu do celého světa především přes německé, belgické a slovinské přístavy. V maximální míře je v obou směrech využívána přeprava po železnici v návaznosti na námořní přepravu.

Původní myšlenka Raillexu na vybudování sítě logistických center po České republice zcela nezaujala, pouze se postupně transformovala do vzniku společností Terminal Brno a ČD-DUSS Terminál.

MICHAL ROH

Raillex v číslech

Podíl ČD Cargo	50 %
Základní kapitál	2 000 000 Kč
Roční obrát	250 mil Kč
Počet zaměstnanců	35

Dlouholetým členem představenstva Raillexu a jeho současným předsedou je Ing. Pavel Špráchal, kterému jsme položili několik otázek týkajících se činnosti této společnosti.

► **Spolupráce s mateřským ČD Cargo je pro vaši společnost jistě důležitá. Můžete nám ji přiblížit? S jakými jednotkami organizační struktury spolupracujete?**

Ano, spolupráce je velmi důležitá a v určitých momentech naprosto klíčová. Mám tým na myslí jak spolupráci v oblasti provozu, kde je pro nás nejdůležitějším partnerem OPŘ Východ, resp. provozní pracoviště Ostrava-Kunčice, zákaznický servis O16 a skupina produktových přeprav z Řízení provozu Česká Třebová. Od loňského roku jsme také v úzkém kontaktu s pobočkou ČD Cargo ve Vídni, která pro nás zajišťuje dopravu našich kontejnerových vlaků po Rakousku. Z oblasti obchodu pak jsme nejvíce v kontaktu s oddělením kombi a oddělením automotive z O6. Jedná se o dlouhodobou spolupráci, která je z našeho pohledu na výborné úrovni. Chtěl bych touto cestou všem, které jsem zmínil a doufám, že jsem na někoho nezapomněl, za tuto spolupráci poděkovat!

► **Bylo těžké přesvědčit korejského investora o výhodnosti železniční dopravy?**

První investice skupiny Hyundai v Evropě byla v roce 2004 výstavba výrobního areálu pro jejich dceřinou společnost Kia v Žilíně. Umístění výrobního areálu včetně železniční vlečky pro mateřskou společnost Hyundai v České republice se proto zdálo téměř automatické. Ve hře nicméně byla ještě lokalita v Polsku. Významnou roli při vyjednávání zde sehrála státní agentura Czech Invest, která nás, tehdy jako ČD, a.s. (mluvíme o roce 2006), přizvala k jednání. Korejský vyjednávací tým byl oproti železniční dopravě velmi nedůvěřivý. Hyundai celosvětově využíval železnici naprosto minimálně a vlaky pro Kia se teprve rozbíhaly. Jednání byla velmi detailní a korejskému týmu bylo třeba vysvětlit vše do posledních maličkostí. Rozhodnutí o vybudování vlečkového areálu v Nošovicích a tím možnost zapojení železnice do logistických procesů, padlo v momentě, kdy jsme vyjednávacímu týmu prezentovali naši představu, jak by vlečkový areál měl vypadat a fungovat. Významnou roli také sehrály naše zkušenosti a reference z konkurenčních výrobních závodů v ČR – TPCA v Kolíně a ŠKODA Auto v Mladé Boleslavi a Solnici.



Ing. Pavel Špráchal FOTO: ARCHIV RAILLEX

► **Jaké přepravy pro HMMC nyní zastřešujete?**

V současnosti zajišťujeme pro HMMC přepravu autodílů v kontejnerech ze slovinského přístavu Koper a z pozice provozovatele vlečky se podílíme na vývozu hotových automobilů z Nošovic, především do námořních přístavů Koper, Gdaňsk, Bremerhaven a dalších. Všechny tyto přepravy se odehrávají v ucelených vlacích. Ve skupinách vozů se přepravují do Nošovic ocelové svitky z evropských oceláren.

► **Jaký je přibližně podíl železniční a silniční dopravy při expedici vyrobených automobilů? Co brání navýšení podílu železnice?**

Podíl železničních přeprav na celkovém objemu výroby Hyundai se pohybuje od zahájení výroby v rozmezí od 15 do 33 %. Naším cílem je dosáhnout podílu kolem 45 %, čemuž by odpovídala nákladka 3 autovlaků denně. Pro tento objem máme vše k dispozici – nákladkové týmy, personální obsazení vlečky, hnací vozidla, strojvedoucí a samozřejmě kapacitu železniční infrastruktury.

Bohužel musím říct, že tento cíl se nám stále nedaří dosáhnout. V určitých momentech je vina naší straně, kdy například z důvodu zpoždění příjezdu prázdných souprav na nákladku zákazník ložený vlak zruší, protože by nestihl vykládkový slot v přístavu a auta do přístavu odveze kamiony. Někdy to jsou z naší strany neovlivnitelné důvody, například nedostatečná kapacita infrastruktury, výlukové práce u nás nebo v zahraničí. V současnosti se ale jedná spíše o výjimky. Podstatnějším důvodem, proč se nedaří podíl zvýšit, je proces plánování ze strany zákazníka. Poslední dobou se tento proces zrychlil a zákazník požaduje například v řádu několika dnů expedovat 1 000 aut do jedné destinace (zhruba 5 vlaků). My jsme ale schopni sehnat, přistavit k nákladce a odvést maximálně 2 soupravy. Zbytek, tedy většina aut, „ujíždí“ kamiony.

► **A jedna otázka na aktuální téma. Jak ovlivnily povodně v Moravskoslezském kraji výrobu v Nošovicích a přepravy po železnici?**

Vlečkový areál v Nošovicích nebyl povodní nijak zasažen a byl plně provozuschopný. Nicméně přepravy po železnici jsme museli přerušit z důvodu zastavení provozu na koridoru Hranice na Moravě – Ostrava. Alternativní trasa, kterou využíváme při výlukách a nazýváme ji „Valachy“, tzn. Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Frýdek Místek byla bohužel u Frýdlantu nad Ostravicí také přerušena. Tím byla vlečka HMMC v Nošovicích kompletně odříznuta od okolní sítě. Kontejnerové vlaky z Koperu jsme náhradně ukončovali v Přerově a kontejnery do Nošovic jsme vozili kamiony.

Výroba v HMMC Nošovice nebyla z důvodů povodní nijak zasažena a probíhala bez jakýchkoliv omezení. Expedice hotových aut se tak kompletně přesunula na kamiony. Přepravy po železnici jsme obnovili v ten samý den, kdy Správa železnic obnovila provoz na úseku Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek.

► **Připravujete nějaké rozvojové projekty?**

V současnosti pracujeme na několika projektech, například na optimalizaci přeprav kontejnerů nebo na projektech zcela nových přeprav surovin do/z HMMC po železnici. Omlouvám se, že nejsem konkrétní, ale i když se jedná o interní médium ČD Cargo, tak nechci inspirovat naši vlakovou ale ani kamionovou konkurenci.

MICHAL ROH

Innotrans 2024

N Na konci září se vždy jednou za dva roky koná v Berlíně veletrh Innotrans. I letos ve dnech 24. – 27. září přivítalo německé hlavní město železniční odborníky z celého světa. Zájem o akci potvrzují i statistiky letošního ročníku, který zaujímal dosud největší plochu za celou svoji historii. Zúčastnilo se ho 2 940 vystavovatelů (v roce 2022 jich bylo 2 771) z 59 zemí (56 v roce 2022), vystaveno bylo 144 vozidel včetně jedenácti autobusů (142/14 v roce 2022) a navštívilo ho 137 403 návštěvníků (132 319 v roce 2022). Veletrh jako vždy pokrýval celé spektrum produktů a technologií, nějakým způsobem souvisejících s kolejovou dopravou, městskou i železniční. Jedním z vystavovatelů bylo letos premiérově i ČD Cargo, které se prezentovalo na stánku společně s Výzkumným ústavem železničním.

Expozici venkovní i vnitřní dominovala podobně jako v předešlých letech osobní doprava, která na evropské železnici hraje stále větší roli. Vystaveno zde bylo několik jednotek pro dálkovou i regionální dopravu, přičemž České republiky se nejvíce dotýkalo představení vozů

vaj Škoda ForCity Smart Bonn určená, jak její pojmenování napovídá, pro někdejší hlavní město západní části rozděleného Německa, Bonn. Druhou velmi silně zastoupenou částí zejména ve venkovní expozici byla technika pro údržbu, opravy a stavbu železniční infrastruktury včetně trakčních vedení. Tento segment pak byl doplněn ještě technikou pro záchranářské operace, kterou zde zastupovala velmi zajímavá jednotka **Service Jet** výrobce Stadler rakouského správce infrastruktury ÖBB Infra. Jde o třídielné vozidlo určené v první řadě pro záchranářské práce v tunelech, pravděpodobně zejména v dlouhých úpatních jako jsou ty pod Semmeringem a Brennerem, jejichž otevření se pomalu ale jistě přibližuje.

Nás ale nejvíce zajímá nákladní doprava. Zde bylo opět hlavním tématem digitální automatické spřáhlo (DAC), které zde bylo prezentováno na stáncích všech dnes už pěti firem, které se na jeho vývoji podílejí, tedy Dellner, Knorr-Bremse, Voith, Wabtec a nejnověji i českého DAKO. To se zde dokonce prezentovalo vlastní konstrukcí obchodně nazvanou DACO CZ. První čtyři uvedení výrobci se pak kromě vlastních stánků prezentovali společnou ukázkou vzájemných spojení svých variant



Lokomotiva Class 99 firmy Stadler

vozu pro přepravu silničních návěsů. Slovenský výrobce se prezentoval trojčlánkovým vozem pro přepravu větších silničních vozidel (ten byl poprvé představen na loňském jarním veletrhu v Mnichově), dvoučlánkovým košovým vozem pro přepravu běžných silničních návěsů a pak také zajímavou novinkou, čtyřnápravovým 80' vozem pro přepravu kontejnerů, umožňujícím v loženém stavu (pouze s omezením na hmotnost 16 tun na nápravu) jízdu rychlostí 160 km/h. Vůz byl představen ve spolupráci s firmou Metrtrans, ale zatím se jedná o neadresný prototyp, a je otázkou, zda se tato myšlenka prosadí. Dalším zajímavým exponátem z produkce Tatravagónky byl speciální intermodální vůz osazený výměnnou nástavbou pro přepravu obilovin Grainbox. I zde je otázkou budoucnost této myšlenky, související s dalším vývojem obchodu a exportu s evropskými a samozřejmě i ukrajinskými agrárními komoditami. Kromě toho zde byl představen i konvenční vůz pro přepravu obilovin firmy Greenbrier opatřený zajímavou vnější grafikou. Stejná vagonka zde vystavovala i vůz pro přepravu osobních automobilů řady Laaers uzpůsobený pro přepravu osobních automobilů vážících až 3,5 tuny, tedy vůz připravený pro přepravu elektromobilů. Poměrně výrazné bylo i zastoupení tureckých vagonek prezentujících se vysokostěnnými a intermodálními vozy.

Velmi zajímavou částí veletrhu byla prezentace železnic z exotické části světa: Saúdské Arábie a Spojených arabských emirátů. První z nich se prezentovaly pod hlavičkou společnosti Saudi Arabian Railways (SAR) a Transport General Authority (TGA) a druhé Etihad Railways („etihad“ znamená v arabštině „spojení“ nebo „sjednocení“; stejný název nese i tamní známá letecká společnost). Obě představily obrovský

pokrok, který v doslova několika posledních letech v budování svých železničních sítí a provozu na nich dosáhly. Zjednodušeně lze říci, že na obou koexistuje symbióza evropské a severoamerické železnice – evropské v případě řešení osobní (i vysokorychlostní) dopravy a severoamerické pak v nákladní dopravě, kdy jsou zde využívány americké dieselelektrické lokomotivy a americké přepravní technologie, včetně intermodálního *doublestacku*, tedy přeprav kontejnerů ve dvou vrstvách na sobě. K tématu rozvoje železnic v této oblasti se na stránkách Cargováku jistě někdy vrátíme.

Na závěr ještě několik dojmů z návštěvy Berlína z pohledu železniční nákladní dopravy. Za poslední dobu je zde patrný její pozvolný úpadek. V celé oblasti této mnohamilionové aglomerace rozkládající se na téměř 900 kilometrech čtverečních dnes funguje jen opravdu málo míst obsluhovaných nákladními vlaky. Mělo by se jednat o tři terminály intermodální dopravy, Westhafen v širším centru města, a Grossbieren a Königs-Wusterhausen na jeho jižním okraji, a pak nákladová nádraží Ruhleben a snad ještě Neukölln. Určitě mimo provoz jsou ještě historicky nedávno fungující nádraží Greifswalder Strasse sloužící především jako distribuční centrum cementu pro stavby na území města, a Lichterfelde West. Lehkou ironií je, že na druhém jmenovaném nádraží dnes stojí odstaveno nemálo téměř nových vozů řady Uas²²⁴ DB Cargo, jejichž jeden zástupce byl v roce 2022 vystaven právě na Innotransu. Jedná se intermodální vozy s měnitelnou délkou, umožňující přepravu celé škály výměnných nástavb a kontejnerů pro celou řadu komodit.

TEXT A FOTO: MARTIN BOHÁČ



Představení kontejnerového vozu Sggn(s) pro rychlost 160 km/h v loženém stavu

ze soupravy **ComfortJet** Českých drah, které se událo 25. září společně s firmami Siemens Mobility a Škoda Group. ČD prozatím uvedly do provozu čtyři ComfortJety v přechodném osmivozovém řazení bez řídicího a restauračního vozu. Další převzaté netrakovní jednotky budou sloužit jako záloha, respektive na nich probíhá zácvk palubního a dílenského personálu. S příchodem dalších ComfortJetů bude jejich provoz rozšířen i na vlaky Vindobona a Metropolitan. Dále zde byla vystavena například vysokorychlostní jednotka **Frecciarossa 1000** italských FS nebo poněkud exotická dvoupodlažní jednotka **Mariyung** jihokorejské firmy Rotem vyráběná pro železnice australského svazového státu Nový Jižní Wales. A pokrok v konstrukci a výrobě vlaků s vodíkovým pohonem demonstrovala čínská firma CRRC vystavující zde mimo jiné svůj vysokorychlostní vodíkový vlak **Cinova H2** určený pro rychlou dopravu na neelektrizovaných tratích. Kromě toho bylo prezentováno několik posunovacích lokomotiv na vodíkový pohon evropských výrobců. A jako zajímavost můžeme uvést vystavení evropského **Hyperloopu** vyvíjeného Technickou univerzitou Mnichov.

Rovněž zde bylo vystaveno několik tramvají, českou firmu Škoda Group zastupovala tram-

spřáhla a firmy Knorr-Bremse a Voith kromě toho na svých stáncích vystavovaly hybridní variantu spřáhla vybavenou i šroubovkou (ale ne tažným hákem). Důležitost DACu podtrhovala i řada prezentací a dalších událostí, včetně příjezdu zvláštního vlaku z Bruselu.

V segmentu traťových (duálních) lokomotiv pro nákladní dopravu demonstroval svoji stále sílící pozici švýcarský Stadler, tentokrát předvedením lokomotivy **Class 99** pro britského dopravce GBRf. Lokomotiva je schopna jak jízdy pod trolejí na systému 25 kV/50 Hz, kde disponuje výkonem 6,17 MW, tak i na neelektrizovaných tratích, a to díky šestnáctiválcovému naftovému motoru Cummins QSK50, který lokomotivě v tomto režimu poskytuje výkon 1,79 MW (pro srovnání: lokomotivy ČSD T 679.1/781 Sergej, které jsou dodnes považovány za velmi silné, disponují výkonem zhruba 1,4 MW).

Vozy zde byly zastoupeny tradičními typy: nejvíce kotlové, intermodální, vysokostěnné, pro přepravu automobilů, a obilovin. Výrazné zastoupení zde měly vagonky z někdejšího Československa: Nymwag Nymburk a Tatravagónka Poprad. První uvedená zde prezentovala jednak zástupce své tradiční výroby, tedy kotlové vozy, tak intermodální v podobě článkového



Vůz řady Sgmmns 41' s výsypným kontejnerem TVPcontainer pro přepravu obilovin

Povodeň 2024 v SOKV Ostrava

Letošní zářijové povodně, které výrazně poničily řadu oblastí a lokalit převážně na severní Moravě, výrazně zasáhly i pracoviště SOKV Ostrava, konkrétně opravnu hnacích vozidel (OHV) i opravnu vozů (ONV). Vzhledem k nepříznivé předpovědi počasí, která varovala před nebezpečím extrémních povodní s dostatečným předstihem, jsme měli čas se v rámci možností na toto nebezpečí připravit.

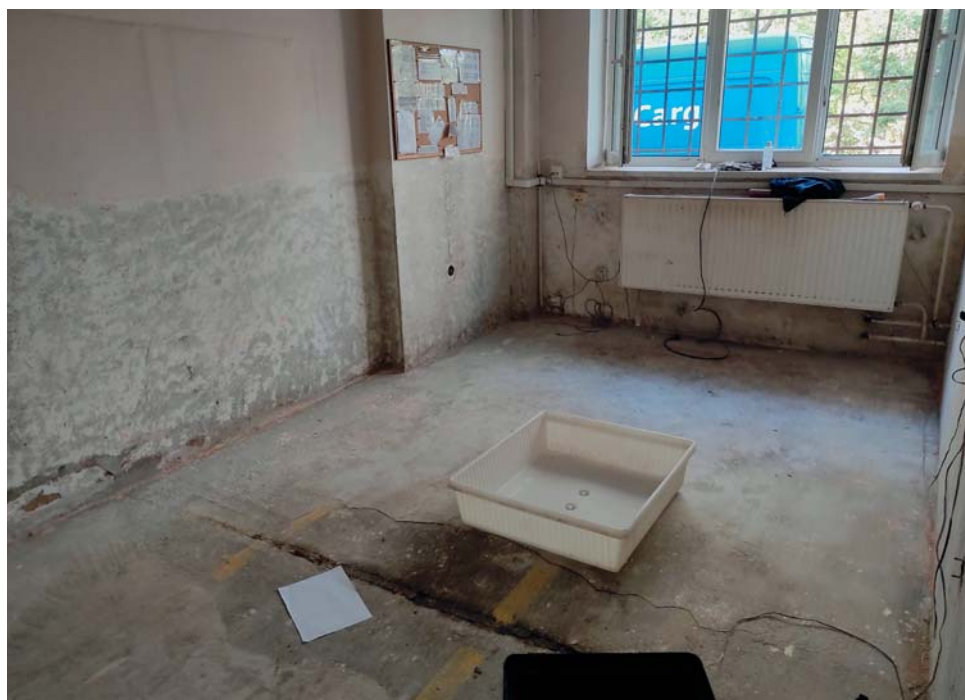
O víkendu 14.–15. září 2024 se vyklidila pracoviště OHV i ONV a hlavně se přepravily všechny perspektivní lokomotivy do vyšší polohy, konkrétně do stanice Ostrava-Kunčice, čímž se zabránilo jejich zaplavení. Všechny řeky v regionu byly na nejvyšších stupních povodňového nebezpečí a postupně se vylévaly z koryt. Dílo zkázy dokonala poškozená hráz koryta řeky Odry na soutoku s Opavou, díky které do-



Prohlídka zaplavených vozů na provizorním pracovišti v komerčním obvodu Ostrava



Zaplavené jižní zhlaví opravy hnacích vozidel v SOKV Ostrava



Na fotografii interiéru kanceláře v opravě nákladních vozů v Mariánských horách je zřetelně vidět, kam až dosahovala hladina vody při zářijových povodních.

šlo k zatopení této části Ostravy včetně železničního uzlu a našich oprav. Výška hladiny v době kulminace dosáhla cca 1,6 metru na ONV v Mariánských horách a 20–60 cm na OHV. V pondělí 16. září 2024 byla tato pracoviště odříznuta od světa a nepřístupná.

Okamžitě po opadnutí vody se započalo s likvidací škod a s postupným zprovozněním pracovišť OHV, ve kterých se po několika dnech podařilo obnovit provoz, byť zpočátku omezený. Výrazně horší situace je na ONV, která se díky značnému poškození železniční infrastruktury může zprovoznit až po několika týdnech v závislosti na postupném obnovování provozu Správy železnic. V rámci povodně bylo v ostravském uzlu zaplaveno mnoho set nákladních vozů, v převážně míře až nad úroveň jejich podlahy, čímž došlo k zaplavení dvojkolí včetně ložisek a tlakové

brzdy. Vzhledem k odstávce ONV bylo zřízeno provizorní pracoviště na nákladovém nádraží (komerční obvod), kde s pomocí pojiždných dílen zaměstnanci ONV provádí prohlídky zatopených vozů a jejich přípravu k přepravě do dalších oprav. Naše velké poděkování patří všem zaměstnancům SOKV Ostrava, kteří se podíleli na záchranných pracích před povodní i na vlastním odstraňování škod a zprovoznění svých pracovišť. Zapomenout nemůžeme ani na pomoc HZS Správy železnic a nezištnou pomoc JSDH obce Dolní Tošanovice, která zapůjčila techniku a v čele s naším zaměstnancem Pavlem Blablou ml. výrazně pomohla s odstraněním následků povodně na ONV i OHV.

KAREL SKALICKÝ
FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Inspirativní HRrrrZóna

Proč je důležité mít koníčky a záliby?

Každodenní pracovní rutina může být náročná a vyčerpávající. Abychom udrželi rovnováhu mezi pracovním a osobním životem, je klíčové najít si čas na aktivity, které nás baví a naplňují. Koníčky a záliby nejsou jen příjemnou zábavou; hrají důležitou roli v našem celkovém fyzickém i duševním zdraví. V tomto článku se podíváme na několik hlavních důvodů, proč byste měli mít své koníčky a záliby.

1. Snížení stresu: Práce často přináší stres, ať už jde o dodržování termínů, řešení problémů nebo splnění očekávání. Koníčky poskytují únik z pracovního prostředí a umožňují nám se soustředit na něco, co nás baví. Tato změna zaměření může snížit hladinu stresu a zlepšit naši schopnost vyrovnávat se s tlakem.

2. Rozvoj tvořivosti: Zapojení se do koníčků, jako je malování, psaní, hraní na hudební ná-

stroje, vaření nebo práce na autech, kutilství a modelářství, podporuje tvořivost. Kreativní činnosti stimulují mozek a mohou přinést nové nápady a perspektivy, které mohou být užitečné i v pracovním životě. Kreativní myšlení je klíčem k inovacím a řešení problémů.

3. Zlepšení duševního zdraví: Koníčky nám dávají smysl a cíl mimo pracovní prostředí, což je důležité pro duševní pohodu. Pravidelné zapojení do činností, které nás těší, může pomoci předcházet depresím a úzkostem. Mít něco, na co se těšíme, nás může motivovat a dodávat energii.

4. Sociální vazby: Mnohé koníčky, jako jsou týmové sporty, kluby nebo skupinové aktivity, poskytují příležitosti k setkávání se s lidmi se stejnými zájmy. Tím se posilují sociální vazby a je podporován pocit sounáležitosti. Silné sociální vztahy jsou důležité pro naše zdraví a pohodu.

5. Rozvoj nových dovedností: Každý koníček přináší možnost naučit se něco nového.



Učení se novým dovednostem nás udržuje mentálně aktivní a může zlepšit naši schopnost se přizpůsobovat změnám. Navíc může být osvojení nových dovedností zábavné a motivující.

6. Zvýšení produktivity: Přestože se může zdát, že čas věnovaný koníčkům je časem odebraným od práce, opak je často pravdou. Zapojení se do aktivit, které nás baví, nám může dodat energii a obnovit naši motivaci, což vede k větší produktivitě a efektivitě v pracovním prostředí.

7. Zlepšení fyzického zdraví: Mnoho koníčků, jako je sport, turistika, tanec nebo zahradničení, přispívá k fyzickému zdraví. Pravidelná fyzická aktivita je nezbytná pro udržení

dobré kondice, zlepšení kardiovaskulárního zdraví a posílení imunitního systému. Koníčky mohou být skvělým způsobem, jak zůstat aktivní a zdraví.

Závěr

Mít koníčky a záliby není jen příjemným zpestřením každodenního života, ale je to také klíčový prvek pro udržení rovnováhy mezi pracovním a osobním životem. Koníčky nám pomáhají snižovat stres, rozvíjet kreativitu, zlepšovat duševní i fyzické zdraví, posilovat sociální vazby a zvyšovat produktivitu. Věnujte čas nalezení aktivit, které vás baví, a nezapomeňte je začlenit do svého pravidelného rozvrhu. Vaše zdraví, pohoda a pracovní výkon vám za to poděkují.

ZA TÝM PERSONÁLNÍHO ODBORU BÁRA, OLESKA A PEPA

Sledujte nás na FB:



Rozjed'to s ČD Cargo

ČD Cargo na Devils Extreme Race

A Adrenalin, hudba, zábava! Těmito třemi slovy charakterizují organizátoři i sami účastníci závody v extrémním kayakingu, jejichž 18. ročník se ve dnech 23. – 25. srpna 2024 uskutečnil pod lipenskou přehradou. Devils Extreme Race je zcela unikátní akcí, a to už jen proto, že vypouštění vody do původního vltavského koryta se provádí pouze jednou za rok právě pro tyto účely.

Letošní ročník hostil Mistrovství Evropy v extrémním kayakingu a patřil vůbec k těm nejvydařenějším. Nádherné letní počasí přilákalo k závodu 98 elitních kajakářů z 21 zemí světa. Dalších téměř 800 kajakářů z celé Evropy si přijelo na Čertovy proudy zapádlovat a svězt se legendárním kajakářským vlakem Hell-

train, který po celý víkend pendloval kolem Vltavy z Vyššího Brodu do Lipna nad Vltavou. Součástí adrenalinové podívané byl i bohatý doprovodný program plný různých atrakcí, soutěží, hudby a dobrého jídla a pití. Festivalový areál spolu se stanovým městečkem se letos přesunul přímo do okolí vlakové zastávky Čertova Stěna.

V posledních letech se na této akci významně podílí i ČD Cargo, a to bezplatnou zápujčkou nákladních železničních vozů Gbkks. Spolu s Českými drahami jsme tak oficiálním dopravcem celé akce.

Bližší informace a zajímavá videa z tohoto unikátního závodu stojí za shlédnutí na <https://www.devilsextrimerace.com/>

ZDENĚK ŠILER



Snímek pořízený 24. srpna 2024 v dopravě Loučovice svědčí o mimořádném zájmu vodáků jak o tuto akci, tak o přepravu lodí vlakem. FOTO: LUKÁŠ STREJČ

Rozloučení

V sobotu 21. září 2024 odešel náhle ve věku 68 let **Ing. Jaroslav Šraj**. Železničář tělem i duší, bývalý vrchní přednosta Železniční stanice Liberec, který se v roce 2007 ujal řízení Provozní jednotky Nymburk ČD Cargo a po jejím zrušení řídil mladoboleslavské provozní pracoviště. Ani po svém odchodu do důchodu nepřestal být aktivní. Byl zastupite-

lem města, místopředsedou výboru pro plánování území a dopravu a také členem dozorčí rady libereckého dopravního podniku. Často volal a přinášel nové podněty týkající se nákladní dopravy na Liberecku. Jarďa byl svérázný člověk, srďcař a odborník. A také kamarád! Rozloučení na stránkách Cargováku, který nikdy nepřestal číst, si bezesporu zaslouží. Čest jeho památce.

MICHAL ROH

Klub železničních modelářů Trutnov, p. s.
Středisko volného času, Trutnov



pořádají



31. 10. - 3. 11. 2024

VÝSTAVU

železničních modelů a kolejišť
s mezinárodní účastí

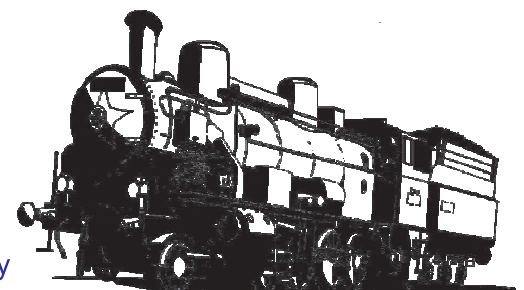
v hale ZŠ Rudolfa Frimla, Trutnov

Otevřeno:

Čt - So 9:30 - 18:00
Ne 9:30 - 16:00

Vstupné:

dospělí 100 Kč
děti 50 Kč
hromadné vstupné pro školy
a školky 30 Kč / osobu



Poděkování

Ráda bych na stránkách Cargováku chtěla moc poděkovat kolegům z generálního ředitelství ČD Cargo, paní Haně Tomášové, Kateřině Szczeponicové a panu Jiřímu Vorlovi a kolegyni Elišce Sovičkové z OPŘ Východ za finanční pomoc, kterou mi poskytli na likvidaci následků letošních ničivých povodní.

LUDMILA OLEJNICZAKOVÁ,
OPŘ VÝCHOD



ČD Cargo znovu na bedně

Měsíc září patří již tradičně TÝMOVÝM HRÁM Skupiny ČD, které se letos konaly v Hotelu Element v Lipně nad Vltavou. Za ČD Cargo byl do bitvy o medaile vyslán vítězný tým z Cargiády pojmenovaný „Millennials“ a sestavený provozním ředitelem Martinem Svojanovským.

Bohužel se nepodařilo obhájit loňské vítězství, ale i tak obsadil tým ČD Cargo krásné druhé místo. A to o pouhý jeden bod za vítězem čtvrtého ročníku, kterým se stal tým „Dycky ústav“ dceřiné společnosti Výzkumný Ústav Železniční. A boj to rozhodně nebyl lehký. Letošního ročníku se totiž zúčastnilo rekordních 27 týmů z celé Skupiny Českých drah. Soutěžilo se opět v deseti disciplínách, které prověřily jak fyzickou stránku soutěžících, tak logické uvažování a strategické myšlení celého týmu. Závěr her pak byl odměnou pro všechny účastníky, na které při večerním programu čekalo vystoupení kapely MIG 21, které předčilo veškerá očekávání. Již nyní se můžeme těšit na příští rok a doufat, že první místo si ČD Cargo vezme zpět ☺.

ZA TÝM „MILLENNIALS“ LEONA PECKOVÁ
FOTO: ARCHIV ČD



Polep lokomotiv s osobnostmi české železniční historie



ČD Cargo je hrdým pokračovatelem téměř dvousetleté tradice železniční nákladní dopravy na území Čech, Moravy a Slezska. Spojení historie a nejmodernější techniky představuje pětice lokomotiv řady 383 Vectron, které ČD Cargo nyní zařazuje do svého vozidlového parku. Tyto lokomotivy schopné provozu mimo jiné i v Belgii a Nizozemsku jsou opatřeny polepem připomínajícím významné osobnosti české železniční historie.

František Antonín Gerstner

profesor, projektant a stavitel železničních tratí
* 19. dubna 1796 Praha
+ 12. dubna 1840 Philadelphia

Data Gerstnerova narození se různí – uváděn bývá květen 1793 nebo také květen 1795. František Antonín byl synem profesora Pražské polytechniky Františka Josefa Gerstnera, vy-



studoval nejprve Filozofickou fakultu Karlo-Ferdinandovy univerzity v Praze, poté pokračoval ve studiu na Pražské polytechnice. Od roku 1817 přednášel na Vídeňské polytechnice geometrii a zeměměřičství. Od svého otce převzal v roce 1820 výstavbu koněspřežné dráhy z Českých Budějovic do Lince. Nejprve se však vydal „na zkušenou“ do Velké Británie a s vyměřováním trasy koněspřežky začal v roce 1823. Později se František Antonín Gerstner stal hlavním stavbyvedoucím společnosti s názvem k. k. privilegierte Erste Eisenbahn Gesellschaft, která přenechal privilegium, resp. koncesi na provoz koněspřežky.

Stavba 64 km dlouhého úseku z Českých Budějovic do Kerschbaumu byla zahájena v létě 1825, v září 1827 byl zahájen zkušební provoz. Veřejná doprava na celé 128 km dlouhé trati z Českých Budějovic do Lince byla zahájena 1. srpna 1832. Gerstner však dokončil pouze první část tratě do Kerschbaumu a pro své spory s akcionáři týkající se pomalého postupu prací a jejich finanční náročnosti byl z funkce odvolán. Na železnici však nezanevřel. Od roku 1834 připravoval projekty na výstavbu železničních tratí v Rusku a v letech 1835–1837 byla pod jeho vedením vybudována první trať z Petrohradu do Carského Sela. V roce 1838 odjel do Spojených států amerických, kde také v poměrně mladém věku zemřel.

Jan Perner

projektant a stavitel železničních tratí
* 7. září 1815 Bratčice u Čáslavi
+ 10. září 1845 Pardubice

V letech 1831–1833 vystudoval pražské technické učiliště (polytechniku), v roce 1836 se přihlásil na inzerát Františka Antonína Gerstnera,



kteří hledal inženýry pro stavbu železnic v Rusku, konkrétně první ruské tratě z Petrohradu do Carského Sela. Od června 1837 působil Perner na stavbě Severní dráhy císaře Ferdinanda, konkrétně úseků z Břeclavi do Brna a z Ostravy do Osvětimi. V roce 1842 se Jan Perner stal vrchním inženýrem C. k. Rakouských státních drah a začíná projektovat výstavbu tratě spojující Prahu s Vídní. Pernerova varianta Severní státní dráhy byla sice nejdelsí, ale také nejvýhodnější, neboť z velké části vedla rovinným Polabím. To byl i jeden z důvodů, proč byla tato varianta schválena. Pod vedením Jana Perneru pak v letech 1842–1845 začala vznikat cca 250 kilometrů dlouhá trať z Olomouce do Prahy. První slavnostní vlak přijel do Prahy na dnešní Masarykovo nádraží 20. srpna 1845.

Při návratu z Moravy 9. září 1845 si Jan Perner chtěl prohlédnout portál choceňského tunelu, sestoupil na schod železničního vozu a při vyklánění narazil hlavou na sloup. Druhý den bohužel svému zranění podlehl. Je pohřbený na centrálním hřbitově v Pardubicích. Severní státní dráha byla v letech 1850–1851 prodloužena do Děčína a ke státní hranici se Saskem. I při její výstavbě byl využit projekt Jana Perneru. Jeho jméno dnes nese například dopravní fakulta Univerzity Pardubice nebo náměstí před pardubickým a českotřebovským nádražím. Pamětní deska připomínající tuto významnou osobnost je umístěna i na jeho rodném vodním mlýně.

František Ringhoffer II.

podnikatel, výrobce železničních vagonů a politik
* 28. dubna 1817 Praha
+ 23. března 1873 Praha (Smíchov)

Otec Josef Ringhoffer byl majitelem kovárny na měď, která se specializovala na dodávky zařízení pro cukrovary a lihovary. Po studiu na gymnáziu



a technické škole nastoupil František do firmy svého otce, jejíž řízení v roce 1847 převzal. 21. února 1852 koupil pozemky na Smíchově mezi dnešními ulicemi Štefánikova, Plzeňská a Kar-

touzká a vybudoval zde nový areál továrny na železniční vagony. Zde se od roku 1854 vyráběly nákladní vagony, od roku 1863 i vagonů osobní a později i vozy salonní. Dodávala i salonní vozy pro císařovnu Alžbětu. Z Ringhofferova podniku se stala největší vagonka v Rakousku, která brzy z tuzemského trhu vytlačila zahraniční konkurenci a soustředila se na export. Ringhoffer v závodě zaváděl moderní technologie. Jako první v monarchii například prováděl válcování bezešvých trubek. V roce 1854 založil podnikovou nemocenskou pokladnu a od roku 1870 poskytoval svým zaměstnancům možnost penzijního fondu. Kromě strojírenství podnikal František Ringhoffer II. i v pivovarnickém průmyslu – v roce 1874 byl dokončen pivovar ve Velkých Popovicích.

Ringhoffer se zapojil i do politiky. V roce 1861 se stal starostou Smíchova. V zemských volbách v Čechách v roce 1861 byl také zvolen v městské kurii (volební obvod Smíchov) do Českého zemského sněmu jako nezávislý kandidát. Roku 1872 získal Řád železné koruny, což znamenalo také povýšení do šlechtického stavu. František Ringhoffer II. zemřel nečekaně po krátké nemoci 23. března 1873. Podnikání převzal již za jeho života nejstarší syn František Ringhoffer III.

František Křižík

elektrotechnik, vynálezce a podnikatel
* 8. července 1847 Plánice u Klatov
+ 22. ledna 1941 Stádlec u Tábora

František Křižík se narodil ve velmi chudé rodině. Je zajímavé, že ve stejném roce se narodili i další elektrotechnici – Thomas Alva Edison a Pavel Jablůčkov. Křižík vystudoval reálku a později byl přijat jako posluchač v Českém



stavovském polytechnickém ústavu. V roce 1868 nastoupil do firmy Markus Kaufmann, která vyráběla telegrafní a signalizační zařízení. Jako opravář a úředník pracoval u různých železničních společností a železnice se týkala i celá řada jeho vynálezů.

K jeho nejznámějším vynálezům patří oblouková lampa. Za tu získal Křižík zlatou medaili na světové elektrotechnické výstavě v Paříži roku 1881. Obloukovky pak v Plzni vyráběl společně s Ludvíkem Piettem. Později svoji továrnu přemístil do pražského Karlína. V roce 1891 se na Jubilejní zemské výstavě rozzářila světelná fontána a její návštěvníci se mohli svěřit 800 m dlouhou jednokolejnou tramvajovou elektrickou dráhou vedoucí z Letné k bráně do Střemovky. Obojí vzniklo podle projektu Františka Křižíka, který záhy začal s výstavbou a provozováním dalších elektrických tramvajových tratí například do Libně nebo Vysočan (1896). Podle jeho projektu byly v letech 1896–1899

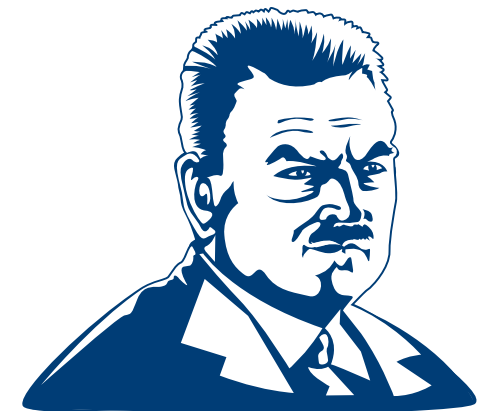
postaveny také „elektrické dráhy“ v Plzni. Dráha z Tábora do Bechyně vybudovaná Františkem Křižíkem se v roce 1903 stala první elektrizovanou železnicí u nás. Firma Františka Křižíka také postupně elektrifikovala česká města a vesnice.

František Křižík je pohřben v Praze na Slavíně. V těžké době začátku nacistické okupace se stalo rozloučení s ním na Vyšehradě velkou národní manifestací.

Vojtěch Kryšpín

konstruktér parních lokomotiv, autor systému označování lokomotiv
* 27. dubna 1876 Bystré u Poličky
+ 5. října 1959 Davle

Po studiu na malostranském reálném gymnáziu a maturitě na strojírenském oddělení vyšší průmyslové školy v roce 1894 nastoupil Vojtěch Kryšpín jako technik do První českomoravské



továrny na stroje v Praze. V roce 1902 se Kryšpín stal šéfem konstrukční kanceláře, v roce 1906 získala na strojírenské výstavě v Miláně lokomotiva 108.22 (později 275.021) velkou cenu (Grand premio) a Ing. Kryšpín stříbrnou medaili s diplomem za konstrukční vylepšení stroje a perfektní výrobu v pražských dílnách. V roce 1919 byl Kryšpín jmenován vedoucím lokomotivního oddělení. Z jeho výkresů vzešly začátkem dvacátých let minulého století třeba vynikající univerzální lokomotivy pro místní dráhy řady 423.0. Jeho konstruktérský rukopis nesou stroje řad 365.0, 456.0, 464.0, 524.1 a 486.1. Na vrcholu své kariéry v roce 1929 se Vojtěch Kryšpín stal vrchním ředitelem továrny Českomoravská-Kolben-Daněk a zůstal jejím poradcem i po odchodu do důchodu v roce 1933.

V roce 1921 předložil Vojtěch Kryšpín návrh nového systému značení lokomotiv, ze kterého bylo možné vyčíst více technických údajů, které by stroje dostatečně charakterizovaly. Základ tohoto označení tvořila trojice velkých čísel, ze kterých bylo možné vyčíst například počet náprav, konstrukční rychlost nebo hmotnost na nápravu. Čtvrtá číslice vyjadřovala konstrukční skupinu, další číslice byly pořadovým číslem lokomotivy. Parní lokomotivy si vystačily jen s číselným označením, u lokomotiv jiných trakcí se před číselné označení doplňovalo ještě písmeno. Systém byl používán až do roku 1987. Vojtěch Kryšpín zemřel 5. října 1959; symbolicky v roce, kdy byla v pražském ČKD ukončena výroba parních lokomotiv.

S VYUŽITÍM ZDROJŮ WWW.WIKIPEDIA.ORG, WWW.PAYNE.CZ, WWW.PARDUBICE.ROZHLAS.CZ A WWW.EDU.TECHMANIA.CZ
PŘIPRAVIL: MICHAL ROH