

Cargovák



Úvodní sloupek

Bezpečnost na železnici

Bezpečnost dopravy, nejen té železniční, je častým námětem článků, internetových diskuzí a tématem řady odborných konferencí. V případě mimořádné události na železnici se pak projeví typicky česká vlastnost, kdy každý hned ví, co bylo příčinou mimořádné události a jak se jí dalo předejít. Bohužel většinou jsou to jen plané řeči a do doby vyšetření MÚ ze strany Drážní inspekce nelze dělat jakékoli závěry.

Bezpečnost dopravy je opravdu závažným tématem zejména s ohledem na důsledky mimořádných událostí, při kterých mnohdy zbytečně vyhasne lidský život. ČD Cargo proto bezpečnostním tématům věnuje velkou pozornost. Příkladem může být pravidelná rubrika v našem magazínu, ve které se věnujeme

jak již proběhlým mimořádným událostem, tak legislativním změnám a vždy jednomu velkému konkrétnímu tématu. V dnešním vydání je jím vlakový zabezpečovač ETCS, který, jak se také dočtete, již v Břeclavi zastavil lokomotivu, která projela návštěv zakazující posun a mimořádná událost se tak obešla bez újmy na zdraví a nedošlo při ní k žádné škodě.

Významným příspěvkem ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu je pak zahájení provozu simulátoru pro strojvedoucí ČD Cargo v České Třebové. Slavnostně byl předán do provozu 20. února 2024 a my bližší reportáž z této akce přineseme v dalším čísle Cargováku.

MICHAL ROH

Obsah

Organizační změna

03

S platností od 1. dubna 2024 dojde v organizační struktuře ČD Cargo k významným změnám. S rozsahem a důvody k jejich provedení i s očekávanými cíli čtenáře seznámí člen představenstva Martin Svojanovský.



Řepná kampaň 2023

05

Přepravy řepy do cukrovaru v Hrušovanech nad Jevišovkou jsou důkazem toho, že železnice má při dopravě této zemědělské plodiny stále co nabídnout. Ložská řepná kampaň patřila k mimořádně úspěšným. Posuďte sami.



Lokomotiva 186.367 na snímku Michala Roha ml. projela s vlakem NEx 41337 stanicí Kurort Rathen a údolím Labe se blíží ke státní hranici. Brzy dorazí do cílové stanice Lovosice. Vlak spojující lovosický ČD-DUSS Terminál, o němž je zmínka uvnitř magazínu, s terminály v Lehrte a Rotterdamu je vypravován 4x týdně a vzdálenost cca 950 km překoná za cca 24 hodin, včetně manipulací v hubu Lehrte. V celé trase je vlak vedený jednou lokomotivou ČD Cargo a do Lehrte strojvedoucími ČD Cargo. V Nizozemsku pak jeho jízdu zajišťuje spolupracující dopravce. Země Beneluxu představují pro ČD Cargo velký potenciál.

Interní audit je důležitou službou pro vedení ČD Cargo

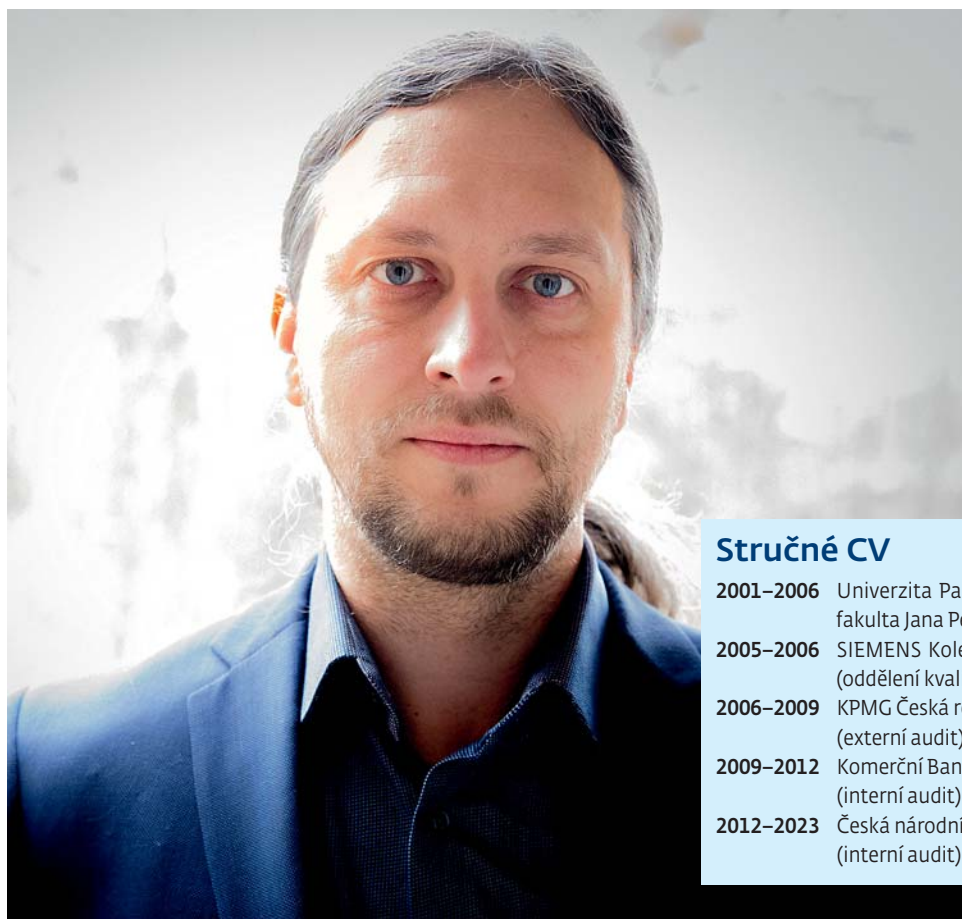
I Ing. Tomáš Paulus nastoupil do společnosti ČD Cargo 1. srpna 2023. Po dlouholetém auditorovi Petru Váchovi se stal vedoucím oddělení interního auditu. Dávno už má za sebou pomyslných 90 dnů ve funkci, navíc se může pochlubit bohatými auditor-skými zkušenostmi. Požádali jsme ho o krátký rozhovor, ve kterém nám Tomáš Paulus nastíní činnost oddělení i další plány do budoucna.

► Jaké jsou hlavní cíle oddělení interního auditu? Plánujete nějaké změny v jeho činnosti?

Interní audit vnímám jako důležitou službu pro vedení ČD Cargo, jejímž hlavním cílem je ujistění, že procesy ve společnosti jsou dobře nastaveny a související rizika jsou ošetřena. Zároveň přidanou hodnotu vidím v tom, že z principu naší nezávislosti máme možnost identifikovat případné nedostatky auditovaných řídicích a kontrolních procesů a navrhnout tak doporučení ke zlepšení. Na druhou stranu naše činnost vyžaduje spolupráci auditovaných a jisté pochopení, že když k vám do útvaru audit zamíří, není to za trest. Myslím si, že je lepší problémům předcházet, a pokud společně nějaké najdeme, je to vlastně výhra, než kdyby jejich neřešení vyústilo ve skutečnou škodu. Osobně vnímám v našem útvaru i místo, kam každý zaměstnanec může dát i podnět ke zlepšení chodu společnosti. Pokud nám to kapacita dovolí, rádi se na danou problematiku podíváme, nebo ji zahrneme do portfolia námětů a využijeme při plánování na další období. Dvě mé kanceláře jsou tedy pro každého zaměstnance s konstruktivním nápadem vždy otevřeny. Co se týká novinek v našem útvaru, máme nového IT experta a právníka. Od nového roku tedy zajišťujeme auditní činnost v oblasti IT a kybernetické bezpečnosti, stejně tak jako právní podporu k jednotlivým auditním zakázkám a podporu v oblasti compliance.

► Na pozici vedoucího oddělení interního auditu ČD Cargo jste již více než půl roku. Podařilo se Vám za tu dobu seznámit se všemi procesy ve společnosti?

Přiznám se, že již pár týdnů po nástupu jsem se s kolegy rozjel na zkušenou do několika provozních jednotek, prohlédl jsem si SOKV v Českých Budějovicích a řízení provozu v České Třebové.



Ing. Tomáš Paulus FOTO: ARCHIV TOMÁŠ PAULUS

Zároveň díky výkonu „běžné“ auditní činnosti jsem poznal velkou část útvarů zastřešených generálním ředitelstvím ČD Cargo, včetně Odúčtovny přepravních tržeb v Olomouci. Můžu tedy říct, že za půl roku mám již hrubou představu o klíčových procesech společnosti, ale dlouhá cesta mě ještě čeká, především u našich zahraničních poboček a dceřiných společností.

► Kolik auditů ročně máte naplánováno a jakých oblastí se týkají?

Na rok 2024 máme naplánovaných celkem 12 auditů a dvě konzultační zakázky. Schválený auditní plán je pro letošek zaměřen jak do provozní oblasti ČD Cargo, tak do útvarů v gesci generálního ředitelství, přičemž hlavním tématem pro letošní rok je obchodní činnost. Obecně vzato interní audit má v rámci víceletého cyklu za cíl projít všechny klíčové činnosti naší společnosti. Vzhledem k omezené personální kapacitě interního auditu je nutná jistá

prioritizace oblastí, která je udávána především potřebami vedení společnosti. Novinkou pro letošní rok jsou již zmíněné IT audity zaměřené především na požadavky zákona o kybernetické bezpečnosti a konzultační zakázky, kde bych rád zmínil pomoc kolegům s implementací ESG problematiky v rámci budoucího pravidelného reportingu ČD Cargo.

► Které certifikáty nyní ČD Cargo vlastní a jaký je jejich význam?

K dnešnímu dni Interní audit ve spolupráci s externí dohledovou autoritou pomáhá zajišťovat certifikaci a dohledové audity pro čtveřici norem systému řízení společnosti dle ISO (mezinárodní organizace pro normalizaci). Je to ISO 9001:2015 systém řízení kvality, ISO 14001:2015 systém environmentálního managementu, ISO 45001:2018 systém řízení bezpečnosti a ochrany a ISO 50001:2018 systém řízení hospodaření s energií. Kromě výše uvedených certifikací má ČD Cargo

od roku 2015 atest o provedeném SQAS (Rail) hodnocení podle metodiky CEFIC. SQAS je evropský systém hodnocení, který zohledňuje problematiku nebezpečných chemických látek. Osobně vnímám výše zmíněné certifikace jako důkaz profesionality naší společnosti a správného nastavení klíčových procesů ČD Cargo jak z pohledu kvality služeb dodávaným našim zákazníkům, tak především z oblasti bezpečnosti přepravy a ochrany životního prostředí. Za příklad dám atest SQAS, kde ČD Cargo celkově dosahuje 90% hodnocení, což představuje evropskou špičku v oblasti přepravy nebezpečných chemických látek. Opravdu se tedy nemáme za co stydět a klíčové proto bude v následujících letech udržet a stále zlepšovat kvalitu našich služeb vzhledem k měnícímu se tržnímu prostředí nákladní dopravy v ČR a Evropě.

► V poslední době je velice často skloňována ESG problematika. Můžete čtenářům přiblížit, co tato tři písmenka znamenají a jak ovlivní činnost naší společnosti?

Zkratka ESG pochází z tří anglických slov Environmental, Social, and Governance. Ve zkratce se jedná o metodický rámec, co a jak budeme muset v blízké budoucnosti, kromě dnes již povinné výroční zprávy, reportovat. Hlavními tématy jsou udržitelnost (E) neboli dopad fungování společnosti na životní prostředí, hodnocení společenské odpovědnosti (S), a to, jak je společnost řízena (G), kladoucí důraz na vnitřní kontroly a postupy. Tento reporting bude dle připravované legislativy na úrovni evropské unie v blízké budoucnosti povinný pro všechny velké podniky, avšak lze počítat s následným zapojením středních a malých podniků. Vzhledem k faktu, že železniční doprava je brána jako ekologická a šetrná k životnímu prostředí, vnímám, že ESG hodnocení společnosti ČD Cargo může být naše pro obchodní partnery velkou devízou. Logika ESG spočívá totiž v tom, že hodnocení společnosti negativně či pozitivně ovlivňují i výsledky ESG hodnocení svých obchodních partnerů. Na druhou stranu jsme na začátku celého procesu. Čas ukáže, zda se bude jednat o smysluplnou činnost, kterou nepohltní administrativní šiml a vícenáklady za přípravu reportingu.

► Říká se, že nejen prací žije člověk. Prozradíte našim čtenářům něco o Vašich zájmech a koníčcích?

Před tím, než nám začala doma pobíhat dvě neposedná dítky, jsem pravidelně cestoval po světě. Při té příležitosti jsem fotografoval výlučně na středofarmátový černobílý film a následně vše doma postaru vyvolával. Za posledních 17 let tak vznikla spousta fotografií, které jsem vystavoval v pražských galeriích. Vše vyvrcholilo výstavou „Salón české fotografie“, kterou jsem organizoval v Topičově salonu, avšak třetí ročník bohužel zastavila doba zákazů a roušek. Uvidíme, zda najdu špetku času třetí ročník zrealizovat. Závěrem na sebe prozradím, že ačkoliv jsem se jako vystudovaný konstruktér nikdy svojí profesí neživil, zůstala mi alespoň jako koníček renovace automobilových veteránů. I přesto, že Česko je zemí Škodováků, Jawistů a Tatrováků, mě učarovaly osmiválcové motory a americká auta. Utéct tedy občas do garáže a „ušpinit“ si ruce od oleje je pro mě velký relax.

PŘIPRAVIL: MICHAL ROH



Ukázka z fotografické tvorby Tomáše Pauluse FOTO: TOMÁŠ PAULUS

© Milan Koska aktualizováno k 1. 4. 2024

Představujeme společnosti s majetkovou účastí ČD Cargo (2.)

Intermodalita je jedním ze čtyř strategických pilířů, na kterých ČD Cargo staví svoji budoucnost. Kombinovaná doprava představuje jednu z cest, jak dostat nové zboží ze silnice na železnici. Díky majetkové účasti v terminálech kombinované dopravy máme také možnost aktivně prohlubovat spolupráci se silničními dopravci. Dnes se podíváme do Lovosic, kde už od roku 2007 nabízí zákazníkům své služby společnost ČD-DUSS Terminál, a.s.

DUSS Terminal

Společnost byla do obchodního rejstříku zapsána 1. března 2007, majetkový podíl ČD Cargo činí 51 %. Druhým podílníkem je německá národní železniční společnost DB AG. Už od roku 1994 vyjížděly z Lovosic několikrát denně vlaky Ro-La do Drážďan. Provoz byl z důvodu nízkého využití zastaven v roce 2004 a areál byl v roce 2006 využitý pro stavbu nového terminálu kombinované dopravy ČD-DUSS. Počáteční investice byla částečně fi-

nancována z Evropského fondu regionálního rozvoje a Operačního programu Infrastruktura. V současné době terminál zajišťuje překládku manipulovatelných návěsů, výměnných nástaveb, tankkontejnerů a námořních kontejnerů všech velikostí. Samozřejmostí je nabídka celního řízení, uskladnění jednotek v dočasném celním skladu a využití celního prostoru. Zákazníci se mohou spolehnout na odbavení a řízení silničních vozů a rozvozů navazujících na železniční přepravy a administrativní odbavení jednotlivých druhů dopravy. Terminál disponuje rovněž vnitřním logistickým skladem o rozloze 3 000 m² pro krátkodobé uskladnění zboží, ale také konsolidaci a expedice zásilek a dočasné celní uskladnění zboží včetně zajištění celního dluhu. Další možností je uskladnění přepravních jednotek s chlazením nebo nahříváním, popřípadě i umístění těchto jednotek v prostoru specificky konstruovaném pro skladování nebezpečného zboží. Překládka intermodálních jednotek probíhá na dvou kolejích, každá z nich je dlouhá 615 metrů. Z obou kolejí je možný odjezd ucelených vlaků přímo s lokomotivou elektrické trakce. Kapacita terminálu je 1000 TEU a 250 mani-

pulovatelných návěsů. Lovosice nebyly pro výstavbu terminálu vybrány náhodou. K dispozici je zde napojení na hlavní koridorovou železniční trať přes Děčín a Bad Schandau do Německa, napojení na dálnici D8 a teoreticky lze využít i blízký přístav v Prosmykách. V neposlední řadě je výhodou terminálu umístění v průmyslové oblasti, kde se kombinace železniční a silniční dopravy a doplňkových logistických činností přímo nabízí.

Jedním z prvních zákazníků ČD-DUSS Terminálu byla firma Hangartner využívající linku do stanice Hamburg-Billwerder. Následovaly linky s tankkontejnery a návěsy společností EWALS a ČSAD Logistics mířící do Duisburgu, s návěsy LKW Walter do Rostocku a P&O Ferrymasters do Rotterdamu. Zkušenosti má společnost i se zaoceánskými přepravami kontejnerů s napojením přes přístavy v Hamburku, Rotterdamu a Bremerhavenu, ale také s železničním spojením s ucelenými vlaky z Číny. Portfolio zákazníků využívajících terminál se však mění, stejně jako se mění trasy vlaků, kterými je terminál obsluhován. V současné době odjíždějí z Lovosic každý týden čtyři vlaky, které spojují ČD-DUSS Terminál s terminály v Lehrte a Rot-

terdamu. Na tomto spojení se podepisuje dlouhodobá spolupráce se společností Bohemiacombi. Za poměrně novým spojením z Lovosic do Antverp a Zeebrugge zase stojí spolupráce s ČD Cargo Logistics, což je další dceřiná společnost ČD Cargo. Mateřská společnost ČD Cargo na tyto výše uvedené linky nasazuje na základě smlouvy se železničními operátory Kombiverkehr a Lineas své lokomotivy ČD Cargo na téměř celé trase.

ČD-DUSS Terminál v číslech

Podíl ČD Cargo, a.s.	51 %
Základní kapitál	4 mil. Kč
Plocha terminálu	celková 21 000 m ² (manipulační 12 900 m ²)
Očekávaný roční počet manipulací 2024	30–35 tis.
Předpokládaný počet odbavených vlaků 2024	650
Počet zaměstnanců	15

Ředitelem, resp. členem představenstva společnosti ČD-DUSS Terminál je Jaromír Cabalka, kterému jsme položili několik otázek týkajících se nejen lovosického terminálu.

► **Můžete nám přiblížit vývoj terminálu od jeho vzniku do současnosti – po stránce technické i obchodní?**

Společnost zahájila provoz kontejnerového terminálu v roce 2007 v modernizovaném areálu, který vystřídal původní manipulační prostor určený k provozu systému. Nově vybudovaná infrastruktura zapadala do koncepce výhodného propojení kolejí terminálu se seřadovací částí železniční stanice Lovosice. Tímto přímým propojením odpadají dlouhé časové prodlevy při předávkách a přístavbách ucelených vlaků. Části kolejí kontejnerového terminálu byly osazeny trolejovým vedením, což umožňuje odjezdy ucelených vlaků přímo z manipulačního kolejíště terminálu, což samozřejmě také významně usnadňuje a urychluje veškeré odbavovací operace. Začátek provozu kontejnerového terminálu byl zaměřen čistě na překládky intermodálních jednotek v kontinentálních přepravách, ale již od roku 2008 se společnost věnovala postupně dalším navazujícím logistickým službám. Prvotní výhradně kontinentální přepravy byly postupně doplňovány i přepravami napojenými na námořní trasy a s tímto musel být nastaven i celní servis splňující plnohodnotné naplnění požadavků zákazníků. Jednalo se o zřízení celního prostoru a dočasného skladu pro skladování jednotek pod celním dohledem ve spojení s nabídkou služeb celního odbavení včetně zajištění celního dluhu, a to jak při skladování, tak i při jejich tranzitním odbavení. Ve stejném období byly nabízeny a realizovány první silniční svozy a rozvozy kontejnerů a manipulovatelných návěsů. Veškeré uvedené služby byly a jsou nastaveny na veřejném, nediskriminačním a tržním přístupu. Zákazníci si sami rozhodují, zda výše uvedené doplňkové služby využijí či nikoliv.

Od roku 2010 společnost nabízí a provádí také služby v překládkách a skladování zboží v logistických skladech. Přímou v areálu kontejnerového terminálu je pro zákazníky k dispozici již zmíněný logistický sklad s vnitřním kolejovým



Jaromír Cabalka

FOTO: ARCHIV ČD-DUSS TERMINÁL

napojením o velikosti 3 000 m². V tomto skladu byl od počátku také zřízen dočasný sklad k možnému celnímu odbavování, a tak bylo možné nabízet zákazníkům servis v překládkách a uskladnění zboží z kontejnerů, propouštění zboží pod celním dohledem do volného oběhu a řízení dalších přeprav do finálních destinací podle obecně závazných předpisů.

► **Jak se v čase změnila požadavka zákazníků na terminálové služby?**

Terminál nabízí možnost překládky přepravních jednotek všech druhů a velikostí. Zákazníci postupně požadovali také služby jako je nahřívání a chlazení kontejnerů. Specifické jsou pochopitelně také přepravy a skladování jednotek s nebezpečným zbožím. To vše jsou ale služby, které ke kontejnerovému terminálu patří. Naše společnost se těmito požadavky musela přizpůsobit, aby nezaostávala za standardem evropských terminálů. Trh vždy určoval, jakým směrem se naše nabídka musí posunout. Výhodou byla a je zmiňovaná nabídka komplexních služeb. Zákazníci oceňují servis, který us-

nadňuje jejich pozici v celém řetězci. Proto společnost nabízí nejen překládky multimodálních jednotek, celní služby a silniční rozvozy, ale také služby s přidanou hodnotou jako je uskladnění a konsolidace zboží po vykládkách z kontejnerů do skladů, balení a paletizace, příprava expedice, zapojení vlastní logistické činnosti do prodejního systému zákazníků. Náročnost na poskytovanou službu se postupně navyšuje. V silničních přepravách, které provádíme pro jednoho ze stěžejních zákazníků, se dispečeri starají nejen o kvalitu a včasnost objednaných jízd, ale také o objednání, přípravu a doplnění výbavy návěsů zabezpečovacími prvky pro různé nakládky. O přepravní jednotky zákazníků se částečně staráme i po technické stránce, je od nás očekáváno zjištění závady a zajištění opravy. Samozřejmostí je vysoký nárok na předávání včasných informací, nezbytností je systém informačních technologií.

► **V čem jsou silné stránky vašeho terminálu?**

Lovosický terminál byl prvním kontinentálním terminálem v České republice, který umožnil

překládku manipulovatelných návěsů a výměnných nástaveb. Společnost ČD-DUSS Terminál společně s železničním operátorem Bohemiacombi a tehdy prvním zákazníkem, společností Hangartner patřila mezi průkopníky multimodálních kontinentálních přeprav využívajících k přepravám speciální manipulovatelné návěsy a výměnné nástavby. Tento specifický druh přeprav byl zahájen pro společnost LEGO a zájem ostatních společností, zajímavých se o ekologický způsob přepravy stále narůstá. Struktura zákazníků se pochopitelně v čase mění, ale i v současnosti lze konstatovat, že uvedený systém překládek multimodálních návěsů je v lovosickém terminálu stále velmi využíván, což lze považovat za silnou stránku i když překládky návěsů již zdaleka nejsou v dominantním poměru vůči překládkám kontejnerovým. Doplňkové služby otevírají možnou logistickou synergii, zvýšenou efektivitu a s tím spojený potenciál nárůstu spokojených zákazníků. K silným stránkám však určitě patří flexibilita, vyplývající z možné operativy nevelké společnosti. Velké uznání v tomto ohledu zasluhuje zaměstnanci, jejichž profesionalita a ochota určuje, jak úspěšná a konkurenceschopná společnost může být.

► **Seznámil byste nás s rozvojovými záměry terminálu?**

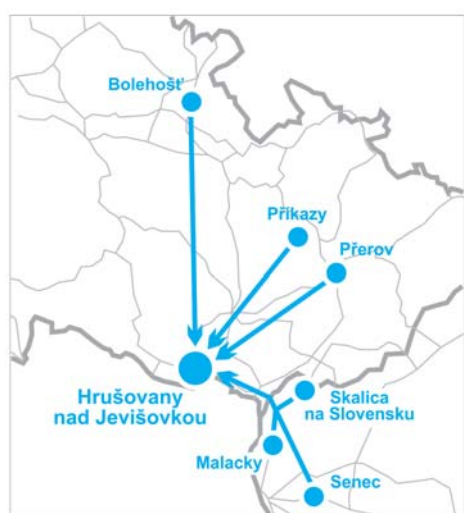
Dlouhodobě vnímáme multimodální kontinentální železniční přepravy jako strategické, vzhledem k zachování udržitelnosti životního prostředí. S touto vizí je spojena i budoucnost lovosického kontejnerového terminálu. Rozvojové záměry jsou poměrně jednoduché a spočívají v nezbytné přípravě provozních a skladovacích kapacit pro očekávaný nárůst objemů. Kombinované železniční přepravy v kontinentálním měřítku jsou a budou spojeny s přepravou manipulovatelných návěsů. Tyto jednotky jsou kapacitně velmi náročné na uskladnění. I když se jedná převážně o krátkodobé uskladnění, infrastruktura terminálu na tento systém musí být připravena. Touto investiční výzvou se samozřejmě, stejně jako většina podobných vnitrozemských evropských terminálů, zabýváme. A o co nám jde v rozvoji nejvíce, to je kvalitní servis ve všech nabízených službách.

MICHAL ROH

Řepná kampaň skončila v lednu

Cukrovarnictví a železnice spolu byly vždy neodmyslitelně spojené. Nutnost dopravit řepu z polí do míst zpracování byla v minulosti jedním z důvodů vzniku celé řady místních nebo úzkorozchodných řepných drah. Bohužel v důsledku rozvoje automobilismu v padesátých letech 20. století začal význam přepravy po železnici klesat a pomyslné otěže později zcela převzaly nákladní automobily.

Posledním cukrovarem v České republice, který v současné době pro zásobování řepou využívá železniční dopravu, je cukrovar v Hrušovanech nad Jevišovkou patřící do rakouské průmyslové skupiny Agrana. Založený byl v roce 1851 hrabětem Khuen-Bellasi a denně zpracoval 30 tun řepy. Později byla jeho kapacita navýšena na 500 tun denně, stal se akciovou společností



MAPA: MILAN KOSKA

a v roce 1948 se stal národním podnikem, součástí Jihomoravských cukrovarů. V letech 1968–1970 byl v Hrušovanech nad Jevišovkou postavený nový cukrovar s denní kapacitou až 4 000 tun řepy denně. V roce 1992 byla založena akciová společnost Cukrovar Hrušovan nad Jevišovkou, do které v roce 1994 vstoupil zahraniční kapitál – firma Agrana International. Skupina Agrana dnes v České republice



Nakládka cukrové řepy v Příkazech na Olomoucku FOTO: TOMÁŠ KUČHTA

vlastní dva cukrovary – v Hrušovanech nad Jevišovkou a v Palhanci (Opavě-Vávrovicích). Jejich výrobky znáte například pod názvem Korunní cukr.

První přepravy řepy v novém miléniu se uskutečnily v roce 2011, kdy bylo do Hrušovany přepraveno z Opavy téměř 30 000 tun cukrovky. Jednalo se však pouze o přesun suroviny mezi dvěma výrobními závody. Kampaňové přepravy řepy do Hrušovany nad Jevišovkou byly zahájeny až v roce 2015. Přepraveno bylo cca 120 000 tun řepy z nakládacích stanic na Hané a ze Strážnice a Uherského Ostrohu. O rok později již bylo přepraveno 200 000 tun řepy a k tuzemským nakládacím místům přibýly rakouské stanice Enns a Tulln a také nakládací místa na Slovensku. Do logistického řetězce se tak zapojila i naše dceřiná společnost CD Cargo Slovakia. Ještě dodejme, že v případě dovozu z Rakouska se jednalo o biořepu určenou k výrobě biocukru.

Objem přeprav osciluje mezi 150–200 tisíci tun ročně v závislosti na úrodě. V loňském roce byla nakládka řepy zahájena 3. října v Přerově a poslední vlak s řepou odjel ze stanice Malacky na



Silvestra 2023. V tuzemsku byla cukrovka nakládána v Přerově, Příkazech a nově také v Bolehošti, na Slovensku probíhala nakládka ve stanicích Malacky, Senec a Skalica na Slovensku. Celkem bylo 157 vlaků CD Cargo do Hrušovany nad Jevišovkou přivezeno 192 000 tun řepy. Šlo tedy



Výkládka řepy tzv. elfou – proudem vody FOTO: MICHAL ROH

o velice úspěšnou kampaň. Řepa je přepravována v ucelených soupravách 24 vozů řady Eas s kovovou podlahou. Výkládka probíhá na cukrovarské vlečce tzv. elfou – vodním proudem. Přístavbu vozů, posun s nimi a jejich otevírání zajišťuje také ČD Cargo. Výkládka jednoho vozu trvá cca 12 minut.

„Z pohledu dlouhodobého zákazníka společnosti ČD Cargo, hodnotíme spolupráci s uvedenou společností kladně, na vysoké profesionální úrovni. Dodavatel je schopen velmi pružně reagovat na naše požadavky, případně neočekávané situace při vykládce, ale i při nakládce řepy je schopen řešit s vysokou mírou flexibility. Výkládka ucelených vlaků probíhá v našem závodě dle předem dohodnutého časového harmonogramu.“ Tak hodnotí spolupráci s ČD Cargo Jiří Sedliský z hrušovanského cukrovaru. Jsme rádi, že zákazník je se službami ČD Cargo spokojený a brzy začneme připravovat technologii pro novou řepnou kampaň.

MICHAL ROH



Posun s vozy na vlečce v cukrovaru v Hrušovanech nad Jevišovkou zajišťovala zpravidla dvojice moderních lokomotiv řady 744. FOTO: MARTIN ŠEVČÍK

Inspirativní HRrrrZóna

Jak zlepšit komunikaci v pracovním prostředí: praktické tipy pro snadnější spolupráci

Podobně jako i v jiných odvětvích, je pracovní prostředí na železnici plné různorodých lidí s pestrými zkušenostmi. Kvalitní komunikace je základem pro úspěšné fungování týmu a dosahování jeho úkolů a cílů. Zde přinášíme několik jednoduchých rad a tipů, jak komunikaci vylepšit:

1. Naslouchat se zájmem

Pozorně vnímejte potřeby a názory svých kolegů. Naslouchat a pokusit se porozumět je základem pro každodenní komunikaci.

2. Jasná a stručná komunikace

Ve světě železniční dopravy, kde každá sekunda může být důležitá, je vhodné mluvit jasně a stručně. Omezte složité výrazy a sdělte in-

formace přímo. Věřte, to se vám vyplatí i v běžném životě.

3. Užitečná zpětná vazba

Sdělte pozitivní zkušenosti (chvalte) a úspěšnou kritiku, ze které je možné se poučit. To podporuje rozvoj pracovních dovedností a napomáhá k lepší spolupráci v týmu.

4. Otevřená komunikace

Podporujte vytváření atmosféry na pracovišti, kde vzájemně můžete sdílet nápady a připomínky. Takové prostředí může napomáhat k lepšímu porozumění a společnému hledání toho nejlepšího řešení.

5. Moderní komunikační nástroje

Využívejte moderní technologie pro rychlé



a efektivní sdílení informací. Jejich využití v komunikaci může být klíčem k dosažení úspěchu.

6. Pravidelná setkávání a týmové akce

Organizujte nebo se účastněte pravidelných setkání a akcí, které posilují vztahy a vytvářejí pozitivní pracovní prostředí.

7. Sledování mimoslovní komunikace

Pozorujte postoje, pohyby, rychlost řeči nebo například gesta, která mohou poskytovat důležité informace o komunikaci a o tom, jak se druzí cítí.

8. Řešení konfliktů

Při řešení konfliktů si vzájemně naslouchejte a usilujte o porozumění rozdílným pohledům. Společně hledejte oboustranně přijatelná řešení. Mějte na paměti, že konstruktivní komunikace, empatie a otevřenost, pomáhají vyřešit neshody.

9. Rozvoj komunikačních dovedností

Věnujte pozornost rozvoji svých dovedností v komunikaci. Účast na školeních v oblasti komunikace může výrazně zlepšit vaši schopnost efektivního fungování v týmu.

10. Respektování kulturních rozdílů

V mezinárodním pracovním prostředí si budte vědomi kulturních odlišností. Porozumění těmto rozdílům může předejít nedorozuměním. Zlepšení komunikace na pracovišti vyžaduje trvalé úsilí všech zaměstnanců. Efektivní komunikace může zvýšit osobní i týmovou spokojenost.

ZA TÝM PERSONÁLNÍHO ODBORU, BÁRA, OLESKA A PEPA

Sledujte nás na FB:



Rozjed' to s ČD Cargo

Bezpečnost v železničním provozu

Výběr nejzávažnějších mimořádných událostí (MU) za 4. čtvrtletí 2023

• Dne 27. listopadu 2023 došlo v Zábřehu na Moravě (trať Přerov – Česká Třebová) k vykolejení samostatně posunující lokomotivy řady 742 dopravce ČD Cargo přes nesklopenou výkolejku všemi čtyřmi nápravami po nedovoleném projetí kolem seřaďovacího návěstidla Se22 s návěstí zakazující posun, bez ohrožení dovolené jízdní cesty jiného drážního vozidla. MU se obešla bez újmy na zdraví, ale vznikla při ní větší škoda na vozidle a na železničním svršku.



• Dne 3. prosince 2023 došlo ve stanici Česká Třebová (trať Odbočka Zádulka – Česká Třebová) při jízdě vlaku Pn 54812 dopravce IDS CARGO k projetí vjezdového návěstidla ZL vjezdové skupiny Česká Třebová, k násilnému přestavení výhybky č. 103b a následně ke srážce se zastavujícím vlakem Pn 62102 dopravce ČD Cargo na staniční koleji č. 102. Při MU došlo k vykolejení celkem 21 vozů, k poškození železničního svršku, trakčního vedení a nákladu. MU se naštěstí obešla bez újmy na zdraví zúčastněných zaměstnanců, ale na obou vlcích, na železničním svršku a na stavbách na dráze vznikla škoda velkého rozsahu.



• Dne 9. prosince 2023 došlo v Zábřehu na Moravě (trať Přerov – Česká Třebová) při jízdě taženého posunového dílu dopravce ČD Cargo na srdcovce výhybky č. 21 k vykolejení vozu řady Faccs všemi nápravami a k jeho následnému převrácení. MU se obešla bez újmy na zdraví, ale vznikla při ní větší škoda na převráceném voze a na železničním svršku.



• Dne 8. ledna 2024 došlo v Břeclavi (trať Přerov – Břeclav) k nedovolené jízdě samostatně posunující lokomotivy řady 731 dopravce ČD Cargo za úroveň seřaďovacího návěstidla Se242 s návěstí zakazující posun, k násilnému přestavení výhybky č. 252 a vjetí do vlakové cesty Lv 54395. Radiobloková centrála ETCS vyslala příkaz k nouzovému zastavení Lv 54395 (který již

minul vjezdové návěstidlo 2HS) jednu sekundu poté, co posunový díl minul návěstidlo Se242. O dvě sekundy později vlak Lv 54395 příkaz přijal, zahájil nouzové brzdění a bezpečně zastavil 572 m před výhybkou č. 252. **MU se tak díky implementaci jednotného interoperabilního zabezpečovacího systému ETCS obešla bez újmy na zdraví a nedošlo při ní k žádné škodě.**



Novinky v oblasti předpisů, interních norem a opatření

V minulém příspěvku jsme Vás informovali o pracovní skupině k tvorbě předpisu „SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis“, o novém názvu připravovaného předpisu a o jeho účinnosti ke dni 1. ledna 2025. Z důvodu značné náročnosti implementace problematiky ETCS požádala pracovní skupina o odklad účinnosti, jemuž bylo vyhověno. Předpis tak bude nově účinný až od 1. ledna 2026.

• V listopadu 2023 byl vydána novelizace předpisu Správy železnic, státní organizace, „SŽ D33 Vojenské přepravy“ (účinný ode dne 30. listopadu 2023).

• V současné době je připravován dokument PPD 1/2024 – Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy „Doplňující ustanovení k předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ“ a předpis „SŽ Z8 díl IV (prozatímní) pro tratě vybavené evropským vlakovým zabezpečovačem“. Obsahově tento dokument navazuje na v současné době platný PPD 6/2022 a současně ho po vydání nahradí. PPD 1/2024 obsahuje navíc další zásadní dopravní pravidla provozovatele dráhy, týkající se nových funkcionalit traťové části ETCS a interakce mobilní části s ní. Datum účinnosti bude stanoveno Správou železnic.

MILAN MAŠEK, MIROSLAVA RAŠKOVÁ
FOTO: VYŠETŘOVACÍ SPISY

Bezpečnostní téma – Výhradní provoz ETCS

Zahájení výhradního provozu ETCS, tedy evropského vlakového zabezpečovače na českých kolejích se blíží. Od 1. ledna 2025 se bude jednat zejména o koridorové tratě Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav, Bohumín – Břeclav a Česká Třebová – Přerov. Popisovat podrobně vše o ETCS by vydalo na celý seriál, proto si dnes jeho princip popíšeme jen velice stručně.

ETCS (zkratka z anglických slov European Train Control System) je jednotný, nově budovaný systém v oblasti řízení a zabezpečení železniční dopravy ve všech evropských zemích a je společně s rádiovým systémem GSM-R součástí projektu ERTMS. Má svoji infrastrukturní (traťovou) část a mobilní část. Infrastrukturní část zahrnuje tzv. balízy umístěné mezi kolejnicemi a radioblokové centrály. Mobilní část zahrnuje vybavení lokomotivy. Z českého pohledu se jedná o historicky první systém zabezpečení vlaků, který pomocí přenosu informací do mobilní části lokomotivy dokáže aktivně zastavit vlak v případě pochybení strojvedoucího nebo při vzniku situace ohrožující jízdu vlaku.

Mnozí z vás se jistě zeptají, v čem se odlišuje výhradní provoz od stávající, tzv. smíšeného provozu. Zásadní rozdíl spočívá v tom, že v rámci výhradního provozu lze na těchto tratích provozovat pouze lokomotivy se zapnutou mobilní částí ETCS na rozdíl od smíšeného provozu, kdy bylo možné provozovat souběžně i lokomotivy nevybavené mobilní částí nebo s vypnutou mobilní částí.

Rozsah projektu a vliv na činnost ČD Cargo je obrovský. Naši kolegové a kolegyně prakticky již od roku 2015 intenzivně pracují na zajištění dostatečného počtu lokomotiv vybavených mobilní částí ETCS, ať již formou nákupu nových interoperabilních lokomotiv či formou vybavování stávajících řad lokomotiv, často v rámci jejich rekonstrukcí, tzv. retrofitting. Aktuálně je zástavba mobilních částí již téměř hotova u všech vozidel řad 163, 363 a 130 a v provozních podmínkách se chýlí ke konci zkušební provoz povolený Drážním úřadem. Jde o řady retrofittingových vozidel, které jsou doplňovány komponenty mobilních částí od různých mobilních výrobců a v koordinaci několika hlavních dodavatelů. Současně probíhá zástavba mobilních částí ETCS do motorových vozidel řad 742.71, 744 a 753.7, u kterých není ze strany dodavatele vozidel se zástavbou mobilní části produkce tak intenzivní. V projektech zástavby vozidel řad 240 a 363.5 je již ukončena technická příprava a dodavatel ve svých dílnách připravuje prototypová vozidla. Následovat bude ještě vozidlová řada elektrických lokomotiv řady 242. V průběhu tohoto roku bude po dokončení sjednocení softwarové výbavy spuštěn i provoz ETCS u nových vozidel Siemens, tedy u řady 383.

Při zástavbě je potřeba zakomponovat do stávajících pultů řídicího stanoviště strojvedoucího všechny prvky, kterými je provedeno rozhraní zástavby ETCS. Jde zpravidla o umístění zobrazovací jednotky DMI a dalších obsluhových ovládacích prvků

systému. Společnost ČD Cargo využila této situace a nad rámec zástavby provádí podle potřeby na všech retrofittingových lokomotivách částečnou či úplnou rekonstrukci celého ovládacího pultu řízení. Jde v podstatě o co nejvyšší unifikaci umístění zobrazovacích a ovládacích prvků jednotlivých vozidel celého ovládacího prostoru pro řízení. Účelem zkušebních provozů jednotlivých řad je ověřit, zda celý systém nového evropského zabezpečovače pracuje očekávaným předepsaným způsobem a případně zda se během této doby nevyskytnou stavy (případně projevy) funkcionalit, které by nebyly slučitelné s bezpečným provozováním drážní dopravy. Příkladem může být i provádění bezpečnostních zátěžových testů, kterých se ČD Cargo účastnilo svými lokomotivami. Na dodavatele jsou pak přenášeny i požadavky, které jsou strojvedoucími či jinými zaměstnanci ČD Cargo zjištěny a je potřeba nějakou část zařízení či funkce upravit. V tomto ohledu se průřezem všemi projekty u dodavatelů řeší například regulace jasu osvětlení ovládacích tlačítek či přímo obrazovek nově doplněných displejů DMI, náhodné rozpady spojení s následným brzděním vlaku apod., nebo další úpravy v technickém řešení zástavby, aby komfort v obsluze vozidel odpovídal vyšší úrovni.

Lokomotivy vybavené mobilní částí ETCS ale nejsou jedinou podmínkou, kterou je třeba v rámci výhradního provozu splnit. Neméně důležitou a časově náročnou součástí přípravy na výhradní provoz je samozřejmě i školení a výcvik našich strojvedoucích pro jízdu v aktivním dohledu ETCS a pro související obsluhu hnacího vozidla. Vše je zakončeno odbornou zkouškou s označením D-ETCS. Ač tato činnost probíhá již více než 2 roky, rok 2024 bude ve znamení intenzivního školení a výcviku dalších strojvedoucích tak, aby dokázali pokrýt provoz na tratích a ve stanicích s výhradním provozem ETCS. A to samozřejmě není zdaleka vše, co je třeba v souvislosti s výhradním provozem připravit. ČD Cargo má své zástupce v pracovní skupině SŽ na tvorbu předpisu SŽ D1 ETCS, kde probíhá intenzivní tvorba pravidel pro tento provoz, přičemž dále bude nutné tato ustanovení zapracovat do interních norem ČD Cargo. Další obrovský úkol stojí před týmem specialistů na plánování, kteří budou muset v rámci přípravy GVD připravit trasy vlaků, oběhy lokomotiv a turnusu se zřetelem na počty hnacích vozidel vybavených mobilní částí ETCS a strojvedoucích s odbornou způsobilostí ETCS.

Přes všechny potíže ale všichni zúčastnění zaměstnanci ČD Cargo, ať v části technické či legislativně právní, pracují s nejvyšším možným nasazením a pevně věříme, že zásadní milník, tedy spuštění výhradního provozu v termínu 1. ledna 2025, nebude ohrožen. Jak již je zmíněno v článku o mimořádné události v Břeclavi, funkce ETCS nám významně pomohou eliminovat vznik některých mimořádných událostí a jednoznačně přispějí ke zvýšení bezpečnosti naší železnice.

MILAN HEŘMAN

18. REPRESENTAČNÍ PLES ČD CARGO

„Tančíme Evropou“



V pátek 19. ledna 2024 se v ostravském hotelu Clarion uskutečnil v pořadí již 18. ročník reprezentačního plesu ČD Cargo, tentokrát s podtitulem „Tančíme Evropou“. Ten symbolicky charakterizoval jeden z hlavních strategických pilířů ČD Cargo, zahraniční expanzi a prolínal se celým večerem a bohatým programem plesu.



Předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth ve společnosti moderátorů Ivy Kubelkové a Jana Čenského

Nádherně vyzdobené plesové prostory přivítaly rekordní počet téměř 500 hostů převážně z řad našich obchodních partnerů a zákazníků, jimž je ples věnován především a zároveň je i symbolickým poděkováním za dosavadní spolupráci. Nechyběli ani zástupci ČD Cargo, a to nejen TOP management, ale zástupci všech profesí a útvarů. V neposlední řadě i plejáda významných hostů v čele s ministrem dopravy Martinem Kupkou či nevyššími představiteli významných firem z dopravy, průmyslu a veřejné správy.

Krátce po 19. hodině se sálem rozezněly první tóny vynikající kapely Moondance Orchestra. Pomalu se schylovalo ke slavnostnímu zahájení plesu, jehož úvod obstarali nejen oba moderátoři, Iva Kubelková a Jan Čenský, ale i originální plesová animace. Poté se již setmělým sálem rozproudiva světelná show skupiny Postropi. Tuto úchvatnou a efektní podívanou vzápětí vystřídal krátké video představující všech 7 evropských států, kde ČD Cargo působí, a kterými dnešní večer nejen protančí návštěvníci plesu. Úvodní slovo pak tradičně patřilo předsedovi představenstva Tomáši Tóthovi. Poté již nic nebránilo vystoupení hlavní hvězdy večera, zpěváka Mirai, vystupujícího tentokrát jen s doprovodným kytaristou. To však vůbec nemělo vliv na sílu a efekt jeho vystoupení. Kdo očekával neobyčejnou show, tak rozhodně nebyl zklamán, protože na pódiu i parketu se prostě děly věci... Po strhujícím úvodu však byl čas na trochu uvolnění a občerstvení. Vynikající hlavní večerní raut doplnily i originální národní ochutnávky „Napříč Evropou“ a lahodná italská vína z produkce vinařství Markuzzi. To však nebylo z doprovodného programu zdaleka všechno. Originální plesové variace si bylo možné pořídit ve speciálním videokoutku, na milovníky mírného hazardu čekalo v cargo casinu



Letošní ples se nesl v duchu podtitulu „Tančíme Evropou“.

hned několik zajímavých her, nechyběla možnost pořízení momentek z plesu, a to jak u fotostěny, tak s originálním „zrcadlovým tanečním párem“ a v neposlední řadě čekala na hosty populární charitativní tombola. Ta lákala nejen třemi stovkami krásných cen, které věnovaly partneři tomboly, ale i svým charitativním rozměrem. Každoročně částka téměř 100 tis. Kč putuje na pomoc potřebným železničářům, a to jak přímo, či v po-

sledních letech prostřednictvím Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM. Čas neúprosně pádil k půlnoci a k losování hlavních cen tomboly. Ty letos v rámci motto plesu věnovaly všechny zahraniční dceřiné společnosti a pobočky, mateřské ČD Cargo nevýmaje. A tak jsme i při tombole cestovali po Evropě. A to nejen obzvláště, ale některým se to podařilo i reálně, pokud vyhráli některý z pobytových voucherů.

Půlnocí se s námi rozloučila nejen kapela Moondance, ale i oba moderátoři. Pódium pak patřilo nejúspěšnějšímu Roxette Tribute Bandu v Evropě, skupině The RockSet. To dalo vzpomenout nejen na legendární zpěvačku švédské skupiny Marii Fredriksson, ale zahráli i jeden z hitů další legendární švédské kapely ABBA. Ani s odchodem Roxettů však večer nekončil. Ti nejvytrvalejší tanečníci mohli pokračovat dále až do časných ranních hodin při produkci DJ Jakuba Švagera. Byť se to zdá až nemožné, 18. Reprezentační ples ČD Cargo na prahu své pomyslné dospělosti opět posunul latku své úrovně o stupeň výše. Jediné, na co většina účastníků žehrala, byl krátký čas, za který si nestačili vše užít. Ale i to svědčí o vysoké úrovni plesu a pestrosti jeho programu.

Tak zase za rok se těšíme na viděnou v Ostravě!

ZDENĚK ŠILER
FOTO: ARCHIV ČD CARGO



Ohromující světelná show v úvodu plesu

Řepná kampaň ve Švýcarsku



O přepravách řepy do Hrušovan nad Jevišovkou byla zmínka na jiném místě tohoto magazínu. Česká republika však není jedinou zemí, ve které se řepa ke zpracování přepravuje po železnici. Děje se tak, a mnohdy i ve větší míře, také v Maďarsku, Rakousku nebo Švýcarsku. Podívejme se nyní podrobněji na situaci ve Švýcarsku.

Řepná kampaň probíhá ve Švýcarsku od konce září do konce prosince a trvá od 80 do 100 dnů. V zemi existují pouze dva cukrovary sloučené v roce 1997 do společnosti s názvem Zuckerfabriken Aarber a Frauenfeld AG (ZAF), jež byla v roce 2014 přejmenována na Schweizer Zucker AG (SZU). Akcionářská základna SZU, jež patří mezi 500 největších společností ve Švýcarsku, zahrnuje kantony, obce, pěstitelé řepy

a další investory. Okolo 6 tisíc farmářů rozprostírajících se od Ženevského jezera po údolí Rýna obhospodařuje 18 tisíc ha půdy, na které se cukrová řepa pěstuje.

SZU ve svých dvou závodech ročně zpracuje v průměru přes 1,7 milionu tun cukrové řepy. Zpracovává se ale nejen cukrová řepa ze Švýcarska. Podle švýcarských pravidel z 1. ledna 2017 musí minimálně 80 % obsažených surovin pocházet z tuzemska, aby mohl být cukr stále inzervován jako švýcarský. Cukrová řepa se však dováží také z Německa. V roce 2022 bylo dovezeno celkem 361 tisíc tun cukrové řepy. Oba švýcarské cukrovary mají drážní vlečku a **50 % cukrové řepy je naváženo po železnici**. Například kanton Thurgau platí dotaci na přepravenou tunu, pokud je cukrová řepa přepravována po železnici.

MICHAL VÍTEZ



Řepný vlak ve stanici Zwingen FOTO: WALTER RUETSCH

Kjótské železniční muzeum



Japonsko je železničním nadšencům známé vysokorychlostní sítí Šinkansen i přesností vlaků. Vedle toho nabízí však i další drážní lahůdky, jako je například železniční muzeum v Kjótu, které bylo otevřeno v říjnu 1972 u příležitosti oslav stého výročí japonské železniční dopravy (29 km trať Tokio – Yokohama, 14. října 1872). Modernizace v roce 2016 z něj učinila největší, co do plochy i počtu exponátů, muzeum v „zemi vycházejícího slunce“. Na 31 tisících čtverečních metrů se nachází celá řada železničních zajímavostí a atrakcí včetně 54 kusů kolejových vozidel. Vlastníkem muzea je Západojaponská železniční společnost (JR West) a provozovatelem Nadace na podporu kultury a dopravy.

Muzeum je zajímavé svým konceptem, který se snaží o to, aby se místo stalo centrem železniční kultury, která se vyvíjí se společností. Návštěvník zde tedy může nejen odpočívat, ale i se učit, objevovat, vyzkoušet a dotknout se historie. Muzeum chrání exponáty, ale i dovednosti a kulturu spjatou se železnicí a pomocí výstav i edukačních aktivit inspiruje návštěvníky. Velká pozornost je věnována rodinám s dětmi, a to jak zázemím, tak modely, simulátory a atrakcemi dětem přímo určenými. Bezbariérový přístup je samozřejmostí. Jak konkrétně tedy muzeum vypadá a jak je uspořádáno? Na dřevěné památkově chráněné nádraží Nijo navazuje výtopna s točnou a 20 par-



Vstupenka do železničního muzea v Kjótu

ními lokomotivami. Následuje třípatrová budova s terasou a výhledem na Kjóto a vlaky Šinkansen. Druhé patro je věnováno simulátorům strojvedoucích, řídicímu centru, železniční bezpečnosti, dětskému parku a největšímu modelovému kolejišti (10 x 30 m) v Japonsku v měřítku 1:80.

Japonská železniční síť dosahuje délky 30 625 km, přičemž 21 600 km je elektrifikovaných. Většina sítě je úzkorozchodná (1 067 mm) a pouze vysokorychlostní tratě sítě Šinkansen v délce cca 3 000 km jsou pro nás Evropany standardního rozchodu (1 435 mm). V prvním muzejním patře jsou vystavena kolejová vozidla včetně těch nejmodernějších, jsou zde rozebrány konstrukce vozidel a jejich příslušenství, sdělovací a zabezpečovací technika, konstrukce mostů a mnoho dalšího interaktivní formou. Japonsko například během jediného dne v roce 1925 přešlo z klasického spřáhla se šroubovkou na spřáhlo samočinné – bylo přestrojeno 3 205 lokomotiv, 8 544 osobních vozů a 51 552 vozů nákladních. Návštěvník se tu může projet i parním vlakem (1 km) a šlapací drezínou či si vyzkoušet různé železniční profese. Nedílnou součástí muzea je i sekce věnovaná železniční nákladní dopravě – vývoji nákladních vozů, nákladových nádraží a logistických systémů včetně kombinované dopravy a kontej-



První velká stejnosměrná elektrická lokomotiva EF52-1 vyrobená v roce 1928 v Japonsku

tergie C s rychlostí 85 km/h. Kontejnerizace dosahuje vysoké úrovně a rozmanitost přepraveného zboží je velmi pestrá (od zemědělských produktů, potravin, nápojů po kusové položky, elektrická zařízení, autodíly, knihy, oděvy, farmaceutické a chemické výrobky). Pozoruhodných 78 % veškerých kontejnerových zásilek je přepraveno na vzdálenost více než 500 km.



Nejstarší v Japonsku sériově vyrobená parní lokomotiva anglického stylu č. 233 z roku 1903



Venkovní expozice železničního muzea v Kjótu

nerů samotných. V Japonsku je denně v průměru vypraveno 737 nákladních vlaků, z nichž 425 je vlaků kontejnerových. Okolo 90 % nákladní dopravy je realizováno v noci. Ročně je přepraveno přibližně 20 milionů tun zboží. Existují zde též vysokorychlostní nákladní vlaky, což jsou vlaky s rychlostí překračující 85 km/h. Vysokorychlostní nákladní vlaky jsou rozděleny do tří kategorií – kategorie A s rychlostí 100 – 110 km/h, kategorie B s rychlostí 95 km/h a ka-

Muzeum je otevřeno denně kromě středy od 10h do 17h a vstupné činí 1500 jenů, což je přibližně 230 Kč. K zajímavostem muzea patří také jeho maskot, kterého v roce 2015 navrhli studenti uměleckých škol. Jde o obrázek vlaštovky, symbolu soužití mezi lidstvem a přírodou. Vlaštovka se jmenuje Umetetsu.

MICHAL VÍTĚZ, ZBYSZEK WACLAWIK
FOTO: ZBYSZEK WACLAWIK



V jedné z hal železničního muzea jsou vedle sebe vystaveny jednotka Šinkansen z roku 1996, která dosahovala rychlosti 300 km/hod a ve své době patřila k nejrychlejším na světě, první elektrická expresní jednotka KUHA 581-35 se sedadly, která lze použít také jako lůžka a úplně vpravo je kultovní japonská expresní jednotka KUHA 489-1 z roku 1971.



Expozice zabezpečovací techniky používané na železničních tratích Japonska