

Neradostné letní zprávy

V poslední době se na nás ze všech stran hrnou informace o stagnaci ekonomiky. Český statistický úřad například oznámil, že průmyslová výroba v Česku po čtyřech měsících růstu letos v červnu meziročně oslabila o 3,8 %, přičemž největší vliv měl pokles výroby automobilů. Podíl tržeb z přepravy „automotive“ dlouhodobě převyšuje 10 %, je tedy zřejmé, že se pro ČD Cargo jedná o velmi důležitou komoditu. S poklesem výroby aut úzce souvisí omezování produkce plechů a dalších hutních výrobků a s ní spojená nižší poptávka po surovinách k výrobě železa a oceli – rud, koksu a vápenců. Od „kolegů“ ze Slovenska již přišla informace o zkrácení pracovního týdne vybraných zaměstnanců v důsledku omezování výroby v železárnách US Steel Košice. Pokles avizuje i nový majitel ostravských hutí – společnost Liberty Ostrava.

ČD Cargo se doposud může chlubit dobrými výsledky. Nežijeme však ve vakuu a je více než zřejmé, že se nás stagnace evropské ekonomiky také dotkne. Aby její vliv byl co nejmenší, o to se musíme postarat také sami. Máme k dispozici moderní interoperabilní lokomotivy, obnovujeme vozový park. „Obchod“ musí být aktivní, aby tyto naše klady dokázal prodat, „provoz“ musí zajistit co nejvyšší kvalitu. Jinak neobstojíme.

Michal Roh



Na pozadí s masivem nejvyšších hor Dolních Rakous – pohoří Rax – projíždí 1. srpna 2019 dvojice lokomotiv 187.344 + 383.012 s uhelným vlakem do Werndorfu. Lokomotiva Traxx 187.344, najatá od společnosti Railpool, je nově opatřena polepem, který upozorňuje na aktivity společnosti ČD Cargo na rakouském území. Od počátku své činnosti zajistila pobočka ČD Cargo Niederlassung Wien přepravu téměř 200 tisíc tun zboží.

Foto: Erich Nährer

Přepravy zeminy z rekonstruovaného nádraží Praha-Vršovice

OBSAH

02

Přepravy vápenců nově

V červnu proběhla zkušební přeprava vápence do cementárny v Čížkovicích s využitím nové speciální nástavby Rocktainer.



03

Lokomotivy řady 363.5

Bez „pěties“ si dnes nelze představit provoz vlaků ČD Cargo nejen v tuzemsku, ale i v zahraničí.



V létě 2018 byla zahájena jedna z nejvýznamnějších železničních staveb v Praze: zásadní přestavba traťového úseku Praha-Hostivař – Praha-Vršovice. Během této stavební akce v hodnotě zhruba 4,4 miliardy korun se tento úsek tratě Praha – České Budějovice změní k nepoznání. Především zcela zanikne původní dvoukolejná trať přes zastávku Praha-Strašnice, kde by za podpory městské části Praha 10 měla vzniknout cyklostezka, a moderní čtyřkolejná trať povede v nové stopě přes někdejší seřadovací stanici Praha-Vršovice.

V rekonstruovaném úseku vzniknou dvě nové zastávky, Praha-Eden ve stejnojmenné části Vršovic, a Praha-Zahradní město, nesoucí název dle přilehlé městské čtvrti. Dále dojde k rozsáhlé přestavbě a modernizaci stanice Praha-Vršovice osobní nádraží, včetně vybudování zcela nového 4. nástupiště a především prodloužení stávajícího podchodu až do prostoru Bartoškovy ulice, čímž dojde ke zpřístupnění tohoto nádraží pro celou přilehlou oblast Nuslí. Kromě významu pro příměstskou dopravu ve směru Benešov u Prahy a Tábor je tato stavba pojata také jako součást možného za-



Nakládka zeminy v Praze-Vršovicích

ústění vysokorychlostní železnice ve směru od Brna do Prahy. Do plného provozu by celý modernizovaný úsek měl být uveden v roce 2021.

V loňském roce probíhaly práce především v prostoru někdejšího seřadovacího nádraží, kdy vznikla nová průběžná – zatím jen dvojkolejná

a částečně jen jednokolejná – trať přes nové dopravní Praha-Eden a Praha-Zahradní město. Již v této etapě se ČD Cargo do stavebních prací intenzivně zapojilo, a to především návozy stavebních materiálů a stavebních komponent – šterku, trakčních stožárů a podobně – do oblasti nákladového

obvodu Praha-Strašnice. Například šterka zde byl z výsypných vozů vykládán zaměstnanci ČD Cargo a ukládán na přilehlou deponii, odkud byl a je následně odebírán dle postupu stavby.

Pokračování na str. 2

Přepravy zeminy z rekonstruovaného nádraží Praha-Vršovice

Dokončení ze str. 1

V letošním roce byla zahájena přeprava osobního nádraží Praha-Vršovice. Během ní bude zrekonstruováno celé kolejiště, budou vybudována nová krytá nástupiště náhradou za stará z roku 1967 a vybudován výše zmíněný podchod do Nuslí. Tato etapa vyžaduje provedení značného objemu výkopových prací, přičemž jen v letošním roce by odsud mělo být odvezeno zhruba 70 tisíc tun zeminy. Dle projektu je z důvodu eliminace zátěže přilehlých obytných čtvrtí nutno tento objem kompletně odvézt po železnici, a to do úložiště v Českých lupkových závodech v Novém Strašecí. Tyto přepravy, včetně odvozu výkopové zeminy z prostoru Prahy-Strašnic, resp. nové za-

stávky Praha-Eden, opět zajišťuje ČD Cargo. Použity jsou ucelené soupravy sestavené z čtrnácti samovýšpných vozů „dumpcar“ řady Ua, které jsou po celodenní nakládce odváženy každý večer od neděle do čtvrtka z Prahy-Vršovic přes „pražský Semmering“ do Nového Strašecí.

Ucelené vlaky jezdí poměrně komplikovanou trasou přes Prahu-Libeň, neboť z důvodu stavebních prací ve Vršovicích není možný přímý odjezd z Vršovic směr výhybna Vyšehrad. V případě odjezdu z Prahy-Vršovic vede trasa vlaku zpravidla okruhem přes Prahu-Malešice, Prahu-Libeň a Prahu hlavní nádraží na Smíchov, a dále směr Hostovice. V případě odjezdu z Prahy-Edenu je vlak naopak veden přes Prahu-Vršovice a Prahu

hlavní nádraží do Libně, kde je provedena úvrať a vlak pak pokračuje zpět na Hlavní nádraží a Smíchov. Tento postup ale není dodržen vždy, navíc jednou byla z Prahy-Libně využita trasa přes Kralupy nad Vltavou a Kladno.

Poděkování za doposud úspěšnou realizaci patří nejen manažerce Jolaně Liškové, která celý případ obchodně zastřešila a podílela se i na přípravě technologie, tak samozřejmě provozním zaměstnancům PJ Praha, kteří se na přepravách podílejí.

Text a foto: Martin Boháč

Odjezd směr Nové Strašecí. V čele vlaku se zeminou stálo 20. května 2019 dvojčte lokomotiv 742.369 + 362.



Rocktainer ORE na vlečce cementárny v Čížkovících

Přepravy nemletého volně loženého vápence probíhají standardně ve výšpných vozech řady Falls. Ty jsou využívány i na přepravy korekčního vápence z Berouna (vlečka Vápenka Čertovy schody) do Lovosic s určením na vlečku cementárny Lafarge Cement (dříve Čížkovická cementárna) realizované ve spolupráci s firmou SPEDICA. Jedná se o přepravy frakce 0-20, tedy od prachu po kamínky o průměru 2 cm. V těchto přepravách jsme omezeni traťovou třídou C, kdy do vozu řady Falls naložíme dle vlastní hmotnosti jednotlivých vozů cca 52 tun vápence.

Na jaře letošního roku jsme dostali od firmy InnoFreight nabídku na vyzkoušení přepravy vápence ve speciální nástavbě – Rocktaineru ORE na zdvojených plošinových vozech řady Sggrs. Kromě mnoha technických a technologických výhod pro dopravce má tento systém své výhody samozřejmě i pro zákazníky, a to jednak proto, že se jedná o vozy respektive kontejnery nové, umožňující snadnější vykládku (snadné ovládání výšpných klapek) a jednak v tom, že do nich lze naložit, v rámci stejné traťové třídy, více zboží, což může mít vliv na výši ceny přepravy. Důležitá

z hlediska bezpečnosti práce je i skutečnost, že v kontejnerech při vykládce nezůstávají zbytky naloženého zboží a není proto nutné dočišťování.

Po vzájemné dohodě s odesílatelem, příjemcem a firmou InnoFreight jsme naplánovali zkušební přepravu v rámci pravidelného uceleného vlaku, kdy jsme nahradili dva klasické vozy řady Falls jedním vozem řady Sggrs se 2 Rocktainery. Před vlastní přepravou jsme ještě vyřídili projednání mimořádné zásilky, neboť Rocktainery svými rozměry ve své horní části zasahují částečně do průjezdného průřezu.

Při nakládce vozů nebyl předpokládán žádný problém, protože tato již byla v nedávné minulosti vyzkoušena v jiné relaci. Zkušební vykládka v cementárně proběhla 26. června 2019. Zkušební vykládky se kromě „domácích“ čížkovických zúčastnili i zástupci dopravce a společnosti InnoFreight,

tím proudnicového motoru. Z prezentace vozu vznikl požadavek zajistit osazení plošiny vozu pochozí podlahou a zábradlím, aby bylo možné přecházet z jedné strany vozu na druhou. Další dotaz například směřoval na možnosti barevného provedení Rocktainerů včetně umístění loga firmy.



kteří prakticky předvedli obsluhu otevření a zavření Rocktaineru a také odpovídali na další dotazy ohledně tohoto způsobu přepravy.

Zástupci cementárny se dotazovali především na možné dočištění Rocktaineru po vykládce, protože s vozy Falls bývá problém při dešti a v zimě, kdy ve voze zůstávají „přilepené“ zbytky vápence. S tímto souvisel i dotaz na nastavitelnost míry otevření výšpných klapek. Další dotaz směřoval na problematiku odolnosti podvozků při případném rozmrazování s využí-

Zhruba za týden se uskutečnila ještě jedna zkušební vykládka, a to za využití maximální ložné kapacity Rocktaineru, kdy bylo naloženo 118 t vápence (při první zkoušce bylo loženo stejné množství zboží, jako v klasickém voze řady Falls z důvodu kapacity vykládky). Při obou zkušebních vykládkách proběhlo vše bez problémů a zákazník požádal o realizaci dodávek těmito vozy doplněnými již zmíněnými přechodovými plošinami co nejdříve, jak to bude možné.

Text a foto: František Zeman

Představujeme lokomotivy ČD Cargo (20.) Lokomotivy řady 363.5 „pětiesá“

Ještě před vznikem samostatné společnosti ČD Cargo v roce 2007 bylo rozhodnuto o modernizaci lokomotiv řady 163, tzv. „peršingů“, a ČD Cargo se Škodou Transportation na konci roku 2008 uzavřely smlouvu na modernizaci třiceti lokomotiv této řady. Vzhledem k požadavkům ze strany provozu na zvýšení počtu dvojsystémových lokomotiv byla modernizace pojata opravdu důkladně se zvýšením užitečných vlastností a odstraněním některých omezení, která univerzálním lokomotivám Škoda II. generace zanechal stav techniky osmdesátých let 20. století. Jejich přeznačení na řadu 363.5 jim taky zajistilo přezdívku „pětiesá“.

ČD Cargo plánovalo rozšíření svých obchodních aktivit i do jiných zemí, na Slovensko a do Maďarska, z čehož vyplynul hlavní požadavek – dvojsystémovost. Při rozhodování o rozsahu modernizace zvítězilo řešení kompletní modernizace s výjimkou skříně a pojezdu, kde byla provedena pouze hlavní oprava a modernizované lokomotivy mají nově dosazené boční tlumiče pro eliminaci vrtivých pohybů. Modernizací byla prodloužena životnost minimálně o dalších 20 let a jejich nasazením došlo ke snížení provozních nákladů.

Lokomotivy jsou vybaveny vlakovým zabezpečovačem MIREL, který je podmínkou schválení do provozu v obou zmiňovaných zemích a jsou vybaveny vícenásobným řízením NVL. To umožňuje v současnosti se zvýšením výkonu lokomotiv na 3 700 kW ve dvojlenném řízení přepravu vlaků o dopravní hmotnosti přes dva tisíce tun. Strojvedoucí dokáží ocenit jednoduchost procesu spojování nebo rozpojování vícenásobného řízení. Díky modernizované elektrické výbavě jsou lokomotivy schopny rekuperace, tedy dodávání elektrické energie zpět do troleje při brzdění, což ještě více vylepšuje ekologičnost vlakové dopravy a při instalaci měření spotřeby trakční energie snižuje náklady. Velkou změnou bylo použití pouze jednoho kompresoru Knorr VV270T, ale obavy z jeho nedostatečného výkonu, nebo poruchovosti se nepotvrdily a lokomotivy s ním jezdí bez větších problémů. Nově byly instalovány trakční střídače a revoluci prošel i celý řídicí systém, kde původní

analogový systém nahradil digitální. Modernizací prošlo i stanoviště strojvedoucího. Jeho dominantou je nyní barevný dotykový displej řídicího počítače a klávesnice pro zadávání dat. Veškeré úpravy stanoviště byly před finalizací konzultovány s odbornými centrálními, aby se k úpravám mohli vyjádřit i ti, kteří na stanovišti strojvedoucího tráví značnou část svého života.

První lokomotivy řady 363.5 byly do provozu převzaty na jaře roku 2011, poslední na jaře roku 2013. Lokomotivám se nevyhly různé dětské nemoci, které se projevíly při nasazování do provozu. Strojvedoucí a jiní zaměstnanci ČD Cargo postupně hlásili nedostatky do domovského Střediska oprav kolejových vozidel České Budějovice, od drobností, až po závady znemožňující provoz lokomotiv. Návrhu ke zlepšení a připomínek obdržel na-



Strojovna lokomotivy řady 363.5

Foto: Petr Říha

konec výrobce od zaměstnanců společnosti ČD Cargo zhruba 120 a v naprosté většině již byly zohledněny. Např. nově instalované sběrače AX-NG se systémem ADD, který zabezpečuje odpojení lokomotivy od troleje při narušení uhlíkové lišty, byly z výroby vybaveny pouze jedním přítlakem sběrače k troleji, společným pro oba napájecí systémy. To se ukázalo jako chybné řešení, kdy v zimním období na stejnosměrné napájecí soustavě lokomotivy nedokázaly přes námrazu detekovat napětí v troleji, a tím byly neschopné provozu. Výrobce lokomotiv zajistil výrobu dvojpřítlakových jed-



Dvojče lokomotiv 363.522+523 projíždí s nákladním vlakem do Plzně zastávkou Černošice.

Foto: Michal Roh ml.

notek, které byly na lokomotivy dosazeny.

Dá se říci, že v mechanické části zůstaly lokomotivy téměř stejné, jako původní řada 163, mechanické změny byly většinou vyvolány pouze přestavbou v elektrické části. Naopak **přestavba v elektrické části je velmi rozsáhlá** a zahrnuje tyto hlavní změny:

- trakční výzbroj je vesměs složena z nových komponentů pro napájecí soustavy 3 kV ss a 25 kV stř.,
- původní stejnosměrné cize buzené šestipólové kompenzované trakční motory (1)AL 4542 FiR s výkonem 870 kW byly přestavěny na provedení AL 4542 FmS s vyšším výkonem a třídu izolace H,
- původní trakční a pomocné analogově řízené tyristorové měniče byly nahrazeny novými IGBT měniči Škoda 4 MS-1, které umožňují rekuperační, odporové nebo kombinované brzdění,
- blok filtračních tlumivků mezi podvozky byl odstraněn a na jeho místo je dosazen nový trakční transformátor Siemens EFAT 6745 koncipovaný tak, aby se do jeho nádoby vešly i původní těžké filtrační tlumivky a zůstal zachován původní ventilační koncept lokomotivy,

• dosazené jsou nové vzduchem ovládané sběrače AX-NG 2600 s detekcí poškození sběrací lišty (ADD), dosazen je nový střídavý vakuový vypínač MACS, je doplněn přepojovací systém a nový uzemňovač, původní odpojovače sběračů jsou nahrazeny novými, jsou dosazené nové bleskojistky, kabelové svody a pojistka indikačního obvodu, střešní bloky jsou propojeny novými propojkami,

• stejnosměrný vypínač je nahrazen novým elektromagnetickým vypínačem UR 26 se spouští rychlého vypnutí,

• lokomotiva je vybavena novým elektronickým nabíječem ZS-71Em, napětí palubní sítě je změněno na 24 V,

• je dosazen systém měření spotřeby energie dle EN 50463,

• ve strojovně je umístěn vysokonapěťový transformátor indikace systému, nový elektromotorický přepojovač napájení vlakového topení (3 kVss a 3/1,5 kV, 50 Hz), pro práci na infrastruktuře SŽDC, ŽSR a MÁV je lokomotiva vybavena vlakovým zabezpečovačem Mirel VZ1 a elektronickým tachografem RJE 111.G,

• nově je vyřešeno vnější (návestní světla LED) i vnitřní (zářivky) osvětlení lokomotivy,

• požární signalizace vyhodnocuje signály ze 7 čidel a případný požár oznamuje akusticky v kabinách,

• stávající radiostanice VS47 byla doplněna/upravena na typ VS67 a napojena na samostatné antény 150/160 MHz, 450 MHz a GSM-R/450 MHz,

• většina ovladačů v kabinách je nových, původní řídicí kontroléry byly přestavěny na provedení 1 KR D 19,

linkami, další propojuje komponenty AVV s výstupem na kabinový displej.

• na obou systémech je možná jízda na jeden podvozek, nouzová jízda bez nadřazeného řízení i režim aktivního odstavení lokomotivy,

• lokomotiva je vybavena zařízením CRV-AVV s příslušnými periferiemi (snímače informačních bodů, čidla otáček, klávesnice v kabinách), s režimy ruční/ARR/cílové brzdění; řízení lokomotivy umožňuje násobné řízení dle standardu NVL (TNŽ 281500) prostřednictvím zásuvek pod čelními okny a propojovacích kabelů,

• nové kontaktní přístroje byly instalovány do původního upraveného přístrojového bloku, lokomotivy byly vybaveny zcela novou kabeláží s odolností proti požáru.

Co zařízením modernizovaných lokomotiv 363.5 do provozu přineslo? Především omlazení parku ČD Cargo bez rozšíření počtu řad a získání náhradních dílů pro starší provozovaná vozidla. Dále vozidla pro provoz v zahraničí a první dvojsystémové lokomotivy s vícenásobným řízením. Velkým plusem modernizovaných lokomotiv jsou jejich zlepšené užité vlastnosti, ať již jde o vyšší výkon, navýšený na jednofázové soustavě oproti řadě 363 dokonce o více než pětinu, či rekuperaci na obou systémech. Po ně-



Stanoviště strojvedoucího lokomotivy řady 363.5

Foto: Petr Říha

hlavní změnou je odstranění ovladače EDB, její ovládání se přesunulo na hlavní ovládací páku, ta má navíc polohy brzdy BE1 a BE2,

• zcela nově je vyřešeno nadřazené řízení lokomotivy, řídicí počítač je spojen s periferiemi včetně TFT displejů v kabinách a zařízením dálkového přenosu dat Škoda Datarail osmi CAN

kolika letech provozu je možné konstatovat, že modernizované lokomotivy řady 363.5 jsou v současné době jedním z hlavních pilířů vozby ČD Cargo a pomohly odstranit deficit vícenásobných lokomotiv, který si ČD Cargo neslo již od svého vzniku.

Petr Říha



S interoperabilními lokomotivami řady 363.5 se můžeme běžně setkat i na Slovensku. Stroj 363.510 projíždí 14. dubna 2018 úsekem Senec – Sládkovičovo.

Foto: Peter Melicher

Základní technické údaje řady 363.5

Výrobce	ŠKODA Plzeň
Rok výroby	2011 – 2013
Vyrobeno ks	30
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'
Trakční systém	3 kV ss, 25kV-50Hz
Délka přes nárazníky	16 800 mm
Služební hmotnost	88 t
Regulace výkonu	pulzní tyristorová
Typ trakčních motorů	AL 4542 FmS
Maximální tažná síla	300 kN
Trvalý výkon	3 480 kW ss/ 3060 kW stř.
Maximální rychlost	120 km/h

Naposledy do Litvínova

Podobně jako roky předcházející, i rok 2019 je ve znamení velkých projektů v oblasti modernizace infrastruktury. Jedna velmi podstatná změna proběhne v letech 2019 – 2020 v samotném Litvínově a také na přílehlém traťovém úseku do Louky u Litvínova. Na úvod však nahlédneme do nedávné historie.

Duchcovsko-podmokelská trať vznikla jako konkurenční spojení k Ústecko-teplické dráze a byla určena především pro přepravu uhlí z hnědouhelné pánve do přístavu v Podmoklech (dnes Děčín). Trať začínala ve

chází důlním územím, a proto v celé oblasti byla dříve řada vleček k jednotlivým šachtám. V Louce u Litvínova se později k Duchcovsko-podmokelské dráze připojila trať Pražsko-duchcovská od Mostu do Dubí a Moldavy v Krušných horách, s přechodem do Saska. V dnešní době je tzv. „kozí dráha“ ukončena v koncové železniční stanici Litvínov, byť dříve pokračovala přes železniční stanice Horní Jiřetín, Dřínov a Jirkov do Chomutova, kde se napojila na trať UTD; dnes je bývalé nádraží Duchcovsko-podmokelské dráhy naproti dnešnímu a je využíváno pouze pro nákladní vlaky.



Červen roku 2011 – v železniční stanici Litvínov v tomto období probíhala intenzivní vykládka potrubí, za asistence stroje ČD Cargo 742.018, který zde celý den sloužil na posunu.

stanici Duchcov (dnes je již tato stanice zrušena a slouží pouze jako vlečka) a byla trasována přes Liptice, Háj u Duchcova, Košťany, Teplice lesní bránu a posléze se táhlým stoupáním přimkla těsně k pásmu Krušných hor, které sledovala až do stanice Telnice. Poté dráha přešla plochým sedlem pod Nakléřovským průsmekem do údolí Jílovského potoka, aby před stanicí Malé Chvojno dosáhla svého vrcholu. Odtud trať přes Libouchec a Jílové prudce klesala až do samostatné stanice Děčín západní nádraží. Celá trať byla slavnostně otevřena 2. října 1871. 19. prosince 1872 byla ještě prodloužena z Duchcova přes Osek a Litvínov až do Chomutova. Trať za Duchcovem resp. nyní za Oldřichovem u Duchcova pro-

Trať vedla více jak z poloviny územím hnědouhelné pánve, a proto její osud psala těžba uhlí. Koncem šedesátých let byl vydolován úsek mezi Jirkovem a Dřínovem a všechny osobní i nákladní vlaky byly ukončeny v Litvínově. Naopak část původní trasy z Jirkova byla použita pro novou přeložku bývalé Ústecko-teplické dráhy (hlavní dvojkolejná trať z Mostu do Chomutova). Kvůli důlní činnosti padnul za oběť i úsek Osek – Duchcov, podobně jako úsek dráhy přes Košťany. Naopak úsek z Oldřichova u Duchcova přes Louku u Litvínova do Mostu byl elektrifikován a v 70. – 80 letech sloužil nejen k přístavbě prázdných souprav do hnědouhelné pánve, ale i k odvozu vytěženého uhlí. Po ukončení nákladní

vozby nebyla trolej využívána, pouze na přelomu 80. a 90. let se sem na krátko vrátily osobní vlaky v elektrické trakci, v čele s lokomotivami řady 121 nebo 141 tehdejšího ústeckého lokomotivního depa. Záhy se provoz vrátil zpět do režie motorových vozů 810 a předimenzované soupravy s elektrickou lokomotivou a třemi osobními vozy se staly minulostí.

Nyní se opět vracíme do stanice Litvínov. Vzhled zdejšího typicky lokálního nádraží zůstával od sedmdesátých let téměř nezměněn. Osobní doprava byla provozována ve směru Teplice v Čechách (do roku 2007 také po „kozí dráze“ do Děčína) a cestující směr Most měli možnost jednak využít moldavskou dráhu z nedaleké železniční zastávky Litvínov město nebo tramvajovou linku provozovanou Dopravním podnikem měst Most a Litvínov. Z těchto důvodů se v minulosti nikdy nepřistoupilo k napojení „nově vzniklé“ koncové stanice Litvínov na železnici směr Most. Po dílčích úpravách silniční sítě v katastru města Litvínov, se tato myšlenka stala nerealizovatelnou. Nicméně před více jak pěti lety vznikl v ústeckém kraji projekt rozvoje železniční dopravy. V rámci zkvalitnění základní dopravní obslužnosti počítal s kompletní rekonstrukcí části „kozí dráhy“ mezi stanicemi Ol-

dřichov u Duchcova a Litvínov, a to včetně elektrifikace zbývajících úseků mezi Loukou u Litvínova a Litvínovem, čímž by došlo ke vzniku další páteřní linky v rámci základní dopravní obslužnosti, resp. linky U3 Ústí nad Labem – Litvínov.

Neméně zajímavá je i nákladní doprava. Jak již zaznělo výše, pravidelné

poměrně rozsáhlý kovošrot, který však s koncem devadesátých let ukončil svoji činnost a tím i zanikl krátký úsek za Litvínovem. Občasná nakládky železného šrotu pak byla přesunuta do samotné stanice Litvínov. Dále se zde ještě v nedávné době vykládal mletý vápenec z Berouna. Určitou zajímavostí je i krátká manipulační kolej za-



Modernizace stanice Louka u Litvínova je v plánu až v následujícím roce 2020. Fotografie zachycuje pohled na zdejší poněkud zanedbané kolejiště, kde právě za asistence obou mosteckých záloh probíhá posun s vozy se stavebním materiálem pro nedalekou stanici Litvínov.

průběžné nákladní vlaky přes Louku u Litvínova jsou již od konce osmdesátých let minulostí. Nicméně přepravy jednotlivých vozových zásilek do Litvínova jsou i nadále poměrně běžnou záležitostí. V nedávné době jsme se mohli dokonce setkat s vlečkovými vlaky, které pokračovaly po torzu „kozí dráhy“ ve směru Horní Jiřetín, kde byl

ústěná směrem k hlavní silnici, která dříve, ale i dnes může sloužit k převozu tramvajů po železnici. V současné době je hlavní přepravovanou komoditou dřevo. Jednak do Litvínova směřují jednotlivé vozové zásilky ze Slovenska, které zde německý zákazník překládá na silniční vozidla a odváží na zpracování nedaleko za naše hranice a dále se zde nakládá vytěžené dřevo z Krušných hor. Litvínovská železniční stanice tak vyplňuje poměrně velký prostor mezi Jirkovem a Osekem, kde mají také zákazníci ČD Cargo možnost využít služeb železnice.

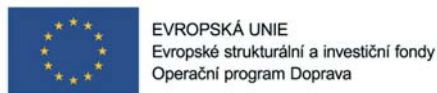
Poslední pravidelný manipulační vlak Mn 86640 / Mn 86641 zavítal do Litvínova 18. května 2019 a o 14 dní později byla zavedena na trati nepřetržitá výluka, která po následném ukončení přivede vlaky do již nově zmodernizované železniční stanice. Nicméně z důvodu nutného přísunu stavebního materiálu, sem budou i nadále operativně přiváženy zásilky s náležitostí ČD Cargo, pracoviště Most. Jako první ještě před zahájením výluky, to byla souprava 12 ložených vozů řady Res (betonové pražce) z Nových Hradů.

Text a foto: Antonín Němeček



Jedna z posledních obsluh stanice Litvínov před zahájením plánované modernizace. Mostecká záloha 742.242 právě dorazila pro prázdnou soupravu vozů řady Res, které jsou využívány mj. i na přepravy betonových pražců například z Uherského Ostrohu nebo jako v tomto případě z Nových Hradů. Další ložená zásilka stavebního materiálu ten den již vyčkávala v nedaleké stanici Louka u Litvínova.

Proces výměny brzdových špalíků byl zahájen



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava



Ministerstvo
dopravy

ČD Cargo zahájilo realizaci projektu výměny litvinovských brzdových špalíků za brzdové špalíky LL.

SOKV Ústí nad Labem převzalo v červenci první dílčí část dodávky kompozitních brzdových špalíků kategorie LL a ČD Cargo tak zahájilo realizaci projektu, jehož předmětem je náhrada litinových brzdových špalíků na vybraných vozech. Záměrem projektu je pak snížení hlukového zatížení a splnění hlukových požadavků dle technických specifikací interoperability subsystémů „hluk a nákladní vozy“. Kompozitní brzdové špalíky totiž snižují hlučnost vozů až o 10 dB. ČD Cargo chce tímto projektem rozšířit současnou flotilu „tichých vozů“, která zatím čítá 521 vozů a je převážně tvo-

řena nově pořizovanými vozy vybavenými brzdovými špalíky kategorie K. Z první uzavřené smlouvy na dodávky brzdových špalíků LL budou přednostně vybaveny vozy, které jsou provozovány mj. na území Švýcarska a Německa. Důvodem je, že v těchto státech začne platit zákaz provozu nákladních vozů s litinovými špalíky nej-



První dodávka brzdových špalíků LL

dříve (od 1. ledna 2020 ve Švýcarsku a od 13. prosince 2020 v Německu). Na ostatních tzv. tišších tratích v Evropské unii (sítě TEN-T) bude, dle rozhodnutí Evropské komise změnou TSI NOI, a to prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/774 ze dne 16. května 2019, tento zákaz platit od 8. prosince 2024.

Protože se vzhledem k vysokému počtu nákladních vozů jedná o značné náklady, které je na přestrojování nákladních vozů nutné vynaložit, požádalo ČD Cargo o finanční podporu (dotaci) v rámci výzvy č. 46 Operačního programu Doprava – Zajištění interoperability v železniční dopravě – výměna brzdových špalíků u nákladních vozů. Projekt s názvem „Výměna brzdových špalíků u vybraných nákladních vozů ČD Cargo, a.s. – projekt 1“ pak byl, na základě schvalovacího protokolu ze dne 31. října 2018, schválen Ministerstvem dopravy k financování.



Jeden z prvních vozů ř. Eas vybavený LL špalíky

Celková finanční podpora činí maximálně 50 % způsobilých výdajů, přičemž způsobilé výdaje jsou omezeny do výše 12 000 Kč na vybavení jednoho nákladního vozu. ČD Cargo v sou-

časné době předpokládá využít schválené finanční prostředky pro přestrojování celkem 12 404 nákladních vozů.

Text: David Jelínek
Foto: Archiv ČD Cargo

Železnice v Evropě 26. díl (Albánie, Kosovo a Černá Hora)

V dnešním pokračování našeho cyklu se podíváme do tří balkánských zemí, poměrně exotických, kde bohužel ani v jedné nehraje železniční doprava příliš významnou roli.

Albánie

Železniční doprava v Albánii je úplně nejmladší v Evropě. Její páteř tvoří trať na jaderském pobřeží s jedinou delší odbočkou procházející náročným horským terénem z Drače (Durrës) do Pogradecu. Albánská železniční síť je dlouhá 447 km a je zcela bez elektrifikace. Maximální dosahovaná rychlost se na většině tratí pohybuje mezi 35 a 50 km/hod. Zdejší železniční síť začala být budována v roce 1917, ovšem šlo o železnici úzkorozchodnou, určenou především pro přepravu vytěžených surovin do přístavu Vlorë.



Nákladní vlak ložený šrotem vedený lokomotivou T 669.1044 byl zachycen 18. května 2018 v přístavu Durrës. Kuriozitou je vedení tratě přímo přes kruhový objezd.
Foto: Lubomír Hudač

Teprve v roce 1947, po uchopení moci komunisty v čele s Enverem Hodžou, byl otevřen první úsek trati s normálním rozchodem kolejí z Drače do Peqinu. Rozvoj železniční sítě v Albánii pokračoval až do osmdesátých let. V roce 1984 byla dobudována spojka do Černé Hory a Albánie tak byla konečně napojena na evropskou železniční síť, avšak pouze nákladními vlaky. Osobní zde nebyly nikdy zavedeny. V letech 1991 až 2003 byla tato mezinárodní spojnice uzavřena, od března 2003 je zde nákladní doprava opět obnovena. V roce 1987 dosáhla délka albánské železniční sítě 677 km. Podle dostupných informací dnes Hekurudha Shqiptare – zkratka HSH, UIC kód 0041 – provozují dopravu na severojižní hlavní trati: černoohorská státní hranice – Shkodër – Drač – Fier, s odbočkami Vorë – Kashar a Rrogozhinë – Librazhd, přičemž určitou kuriozitou je, že od roku 2013 není na



Nákladní vlak samovýšpých vozů s lokomotivou T 669.1061 u obce Novoselë 17. května 2018
Foto: Martin Šarman

železniční síť napojeno hlavní město Tirana. A i do Albánie již dospěla liberalizace železniční dopravy, neboť od roku 2018 zde aktivně působí firma Albrail (založená v roce 2016), která provozuje nákladní dopravu v úseku Fier – Vlorë (druhý největší přístav země), a údajně také Fier – Ballsh, kde se nachází největší albánská rafinérie ropy ARMO, která je však od listopadu 2011 v úpadku. Nákladní doprava se omezuje na víceméně náhodné a nepravidelné přepravy hromadných substrátů a chemických surovin, ve vztahu k České republice šlo například o jednu zásilku koksu z Ostravska do Elbasani v roce 2018, štetovnice z Vítkovic do Tirany v letech 2017 a 2018.

Albánský lokomotivní park je dnes tvořen výhradně „čmeláky“ řady T 669.1 československé produkce. Těch

sem bylo v letech 1968 – 1991 dodáno 62 kusů. V provozu je dnes neznámý počet strojů. Počátkem devadesátých let bylo do Albánie dodáno i pět starších repasovaných lokomotiv západo-německé řady V 200, ty se ale v provozu příliš neosvědčily a byly záhy odstaveny. Dopravce Albrail provozuje dvě lokomotivy, a obě rovněž československého původu: jednak je to opět „čmelák“ 770.526, původem od Severočeských dolů, a dále posunovací lokomotiva 711.081, původem ze slovenské Bane Cígeľ.

Kosovo

V první řadě je třeba předeslat, že status Kosova není dodnes jednoznačně stanoven, neboť řada zemí, včetně samozřejmě Srbska, ale i několika členů Evropské unie, jeho samostatnost dosud neuznává. Železniční dopravu na území Kosova zajišťuje společnost Trainkos sh.a (albánsky Operimet me



Lokomotiva severoamerické produkce převzatá od srbských železnic, 2620.016, projíždí s vlakem IC 761 Prishtina – Peč obytnou zástavbou výchozího hlavního města.
Foto: Martin Šarman

Trena të Hekurudhave të Kosovës sh.a). Před vznikem této společnosti byla doprava zajištěna misí UNMIK Kosovo Railways J.S.C UNMIK Railways, která převzala kontrolu a řízení železniční dopravy od Srbských železnic (JŽ). V roce 2011 vznikly dvě společnosti, Trainkos jako dopravce a Infracos, odpovědný za železniční infrastrukturu. Tu tvoří 430 km výhradně neelektrizovaných tratí vedených v jednoduché síti v severojižním a východozápadním směru. Trať se setkávají v Kosově Poli, kde se dělí na dvě větve severní, přes Zvečan do srbského Kraljeva, a druhou přes Prishtinu a Podujevo do srbského Niše. Jižním směrem pak trať pokračuje do severomakedonského hlavního města Skopje. Trať západním směrem vede do města Peč (albánsky Pejë) a dále do Prizrenu na jihu Kosova. Síť ještě doplňují krátké tratě do Magury a Gračanice. V současnosti je doprava



Vlak prázdných autovozů z Baru do Kragujevace vedený lokomotivou řady 461 ŽCG projíždí 15. května 2014 přes jeden z mnoha viaduktů na trati z Podgorice k srbské hranici.
Foto: Martin Boháč

zajišťována pouze mezi Pečem, Prishtinou a městem Han i Elezit na kosovsko-makedonské hranici. V úseku od severní hranice se Srbskem po Kosovskou Mitrovici zajišťují železniční dopravu Srbské železnice, což je důsledek neuznání samostatnosti Kosova ze strany Srbska.

Vozidlový park je velmi pestrý a sestává téměř výhradně z vozidel pořízených z různých evropských zemí, často jimi přímo věnovanými. Tak se zde lze například setkat s unikátními a příznivci železnice vyhledávanými čtyřmi dieslovými lokomotivami švédské produkce firmy Nohab z přelomu padesátých a šedesátých let. Ty jsou původem od norských NSB, které je počátkem tohoto tisíciletí prodaly Spojeným národům, které je následně

předaly do Kosova. U NSB nesly označení řadou Di3 čísel 619, 633, 641 a 643, a v Kosovu jsou označen čísly 005 – 008 (není ale jisté, zda v tomto pořadí). Dále je zde provozováno několik „Amerik“ řad 2620 a 2640, původem ze Srbska a Chorvatska.

Nákladní doprava je velmi omezená. Pravidelná vnitrostátní existuje pouze jedna, a to každodenní přepravy feroniklové rudy z dolu Medvec (nedaleko letiště v Prishtině) do zpracovatelského závodu ve městě Drenas. Mezinárodní doprava funguje jen přes Makedonii – přes Srbsko je samozřejmě politicky neprůchozí – a omezuje se prakticky jen na zásilky do a z Rakouska v krytých vozech, zřejmě na bližší neurčenou vlečku poblíž Kosova Pole. Tyto zásilky jsou přepravovány na rychlících, tedy jako smíšené vlaky. Do České republiky ani v opačném směru nejsou žádné přepravy realizovány.

Černá Hora

Páteří železniční sítě v Černé Hoře je hlavní jednokolejná elektrizovaná trať ze srbského Bělehradu do jaderského černoohorského přístavu Bar. Ta byla postupně budována mezi roky 1951 – 1976, přičemž její výstavba trvala celé čtvrtstoletí z důvodu mimořádně náročného terénu, kterým prochází. Na trati se nachází 120 viaduktů (mezi jinými 458 metrů dlouhý a až 200 metrů vysoký viadukt Mala Rijeka, který byl až do roku 2001 nejvyšším železničním mostem na světě) a 121 tunelů, některých i vícekolejných, neboť se v nich mnohdy nacházejí i části kolejišť pravidelně rozmístěných dopraven. Před zprovozněním této tratě se na území dnešní Černé Hory nacházelo jen několik vzájemně izolovaných úzkoko-

Ze zahraničí

SLOVENSKO

Výsledky roku 2018

Dopravce ZSSK CARGO dosáhl za rok 2018 zisk po zdanění ve výšce 121 tisíc EUR. Společnost v tomto roce přepravila 34,386 mil. tun zboží, což představuje nesplnění plánu o 1,314 mil. tun a pokles oproti roku 2017 o 1,279 mil. tun (4 %). Poklesla rovněž průměrná přepravní vzdálenost, a to na 195,7 km, při plánu 199,6 km. Meziroční pokles tržeb dosáhl 2 % a ZSSK CARGO se nepodařilo v loňském roce navýšit ceny tak, jak uvažoval podnikatelský plán.

Pokles přepravních objemů byl dán zejména provozně-technickými problémy na straně Ukrajinských železnic s dopadem na hutní podniky nejen na Slovensku, ale i v dalších zemích. Překládky hromadných substrátů – železné rudy a uhlí – poklesla ve Východoslovenských překladistištích ze 7,4 mil. tun v roce 2017 na necelých 6,8 mil. tun v roce 2018. Následně pak poklesla i přeprava hutních výrobků.

Michal Roh

lejných tratí o rozchodech 750 a 760 mm; mezi nejdůležitější patřila trať Bar – Podgorica překonávající přívazem jezero Skadar. Až do konce 1. světové války hlavní město tehdejší nezávislé Černé Hory, Cetinje, ve kterém se nacházela vyslanectví všech evropských velmocí, nemělo nikdy žádné železniční spojení se světem.

Dnešní železniční síť v Černé Hoře tvoří 250 km tratí, z toho 225 km elektrizovaných soustavou 25 kV 50 Hz. Kromě zmíněné magistralní tratě (Bělehrad –) Vrbnica – Bar jsou to dvě odbočky, obě vycházející z hlavního města Podgorice (v letech 1946 – 1992 Titograd). Severozápadním směrem je to trať do Nikšiče a jihovýchodním do Tuži a dále do Albánie. Železniční dopravu provozuje státní podnik Željeznica Crne Gore/ Жељезница Црне Горе (ŽCG), s UIC kódem 62. ŽCG jsou od roku 2008 členěny na čtyři výkonné složky, správu infrastruktury, údržbu vozidel a osobní (Željeznički prevoz Crne Gore AD) a nákladní přepravu (Montecargo). Stejně jako je v Černé Hoře jednoduchá železniční síť, je zde i jednoduchá železniční doprava. Na trati do Baru jezdí několik osobních vlaků mezi Barem, Podgoricí a stanicí Bijelo Polje, doplněných dvěma dvojicemi rychlíků Bar – Bělehrad. Na trati do Nikšiče jezdí pět párů osobních vlaků z Podgorice a ve směru Tuži a albánská hranice není osobní doprava provozována vůbec. Těžistištem nákladní dopravy jsou přepravy osobních automobilů ze srbského Kragujevace do přístavu v Baru a dále do Itálie, a přepravy hliníkových rud z Nikšiče. Ty jsou jako jediná komodita přepravovány i do České republiky, konkrétně do Borohradku. Nosnou lokomotivní řadou jsou zde šestinápravové lokomotivy rumunsko-švédské licenční produkce řady 461, vyráběné v letech 1971 – 1980; tyto lokomotivy jsou dnes z bývalých jugoslávských států provozovány pouze v Černé Hoře a Makedonii. Každopádně lze říci, že černoohorské železnice mají poměrně vysokou úroveň, kterou výrazně převyšují výše popsané železniční systémy v Kosovu a Albánii.

Text: Martin Boháč

Nakládka dřeva s vůní páry, aneb Králický Sněžník opět vyjel *(letos možná naposledy)*

Objem přepravy dřeva se v posledních letech drží na vysokých hodnotách. Může za to kůrovcová kalamita, která v letech 2015 a 2016 postihla Jesenícko a severní Moravu. Kůrovec, odborně zvaný lýkožrout smrkový se „k moci“ dostal díky příznivým povětrnostním podmínkám, a tak za oběť jeho řádění padlo nepředstavitelné množství krychlových metrů dřeva, které bylo nutno co nejdříve vytěžit a zpracovat.

S rozsáhlou nakládkou dřeva se můžeme setkat i na západním okraji zmíněného regionu. A tak stanice Podlesí, Červený Potok, ale i Jablonné nad Orlicí jsou provoněné čerstvým dřívím, které naši zákazníci nakládají do železničních vagonů. Od června až do září se každou druhou sobotu k této přírodní vůni přidává neméně atraktivní vůně páry z parní lokomotivy, jež vozí historický vlak „Králický Sněžník“, což je významný počin Pardubického kraje a Českých drah, kterým se tyto dvě organizace již pátým rokem snaží zpomalizovat tento pohraniční kraj. Na trati je mnoho turistických a vojenských zajímavostí spojených s obranou republiky ve třicátých letech minulého století, ale také různé sportovní areály. Velice atraktivní je v poslední době stezka v oblacích na Dolní Moravě.

Pro dopravu „Králického Sněžníku“ je určena především parní lokomotiva 423.009 „velký bejček“ z roku 1922. V případě, že by parní lokomotiva nemohla být nasazena ať poruchou



nebo v současné době vzhledem k panujícímu suchu, si přijdou na své i příznivci motorové trakce, neboť v tom případě parní lokomotivu alternuje neméně atraktivní historické vozidlo – motorová lokomotiva „sergej“ T 679.1529 z roku 1973. O dalších sobotách se zájemci o historii mohou svězt historickým motorovým vozem „krokodýl“ M 286.0001 (850.001-9). Jízda „Sněžníku“ začíná v 8:54 hod. v České Třebové a pokračuje přes Ústí nad Orlicí, kde lokomotiva objede na opačný konec vlaku, do Letohradu, Dolní Lipky a Hanušovic, odkud se odpoledne v 14:30 hod. vydává na zpáteční cestu. Výjimkou bývá jedna srpnová sobota, kdy v okolí Králík probíhá vojensko-historická akce

s názvem Cihelna. V tento den je odjezd z Hanušovic posunut až o dvě hodiny, aby návštěvníci vojenské akce nemuseli spěchat a zpáteční „Králický Sněžník“ v pohodě stihli. Letos se Cihelna konala 17. srpna.

Loňská jízda prvního „Králického Sněžníku“ 23. června 2018 byla obohacena scénkou připomínající 90. výročí příjezdu prezidenta Tomáše Garrigue Masaryka do Ústí nad Orlicí. Bylo velice zajímavé pozorovat staříčkého pána, který se zasloužil o osamostatnění Republiky československé z Rakouska-Uherska, v blízkosti loko-



motivy 464.202, nejmodernější parní lokomotivy z padesátých let minulého století, která nikdy nepoznala prezidenta Masaryka, zato v roce 1961 se svojí o číslo starší sestrou odvezla přes naši republiku vlak se sovětským vůdcem Nikitou Sergejevičem Chruščovem. Akci připravilo Městské muzeum v Ústí nad Orlicí ve spolupráci s dalšími organizacemi, zejména s Kroužkem divadelních ochotníků Dolní Dobrouč. Kromě pana prezidenta byli k vidění tehdejší hodnostáři města Ústí nad Orlicí, okresu Lanškroun, majitel fotografického ateliéru František Slezák a také přednosta stanice Josef Novák, který po příjezdu podal prezidentovi předpisové hlášení. Sbor děvčat nepřes-



tával provolávat hlavě státu slávu a recitoval básně. Pan prezident si prohlédl nové nádraží, sbor dobrovolných hasičů předvedl ruční a motorovou stříkačku. Akci obohatil Dechový orchestr města Ústí nad Orlicí.

Ale to by ani nebylo v našich končinách možné, aby se do celé akce nevloudila drobná úsměvná chybička. Pravděpodobně podceněním nového

dostalo okázalého uvítání. Když jsem podobnou nádražní scénu, ovšem rozvinutou do naprosté dokonalosti, viděl ve slavném Chaplinově filmu Diktátor z roku 1940, jenž byl skvělou parodií na nacistického vůdce Adolfa Hitlera, myslel jsem, že je to jen fikce vymyšlená pro film. Že se s touto scénou ve zkrácené podobě s milovaným prezidentem první republiky setkám po 80 letech, mě ani ve snu nenapadlo. Inu, život tropí hloupost; a jak je vidět, železnice mu pro potěšení nejen nás železničářů vydatně pomáhá.

Jelikož od jízdního řádu 2019/2020 vstoupí do Pardubického kraje soukromý železniční dopravce Leo Express, kterému bude předána osobní doprava na tratích 024 a 025, tj. z Ústí nad Orlicí do Letohradu, Hanušovic a Štítů, je pravděpodobné, že se s historickým „Králickým Sněžníkem“, na kterém se významně podílejí České dráhy, setkáme toto léto naposledy. Neváhejte proto a s využitím historických vlaků Českých drah navštivte během léta tento krásný kraj, který skýtá nejen mnoho turistických a sportovních zajímavostí, ale nabízí také prohlídku vojenských objektů reprezentujících odchodlání bránit koncem třicátých let naši republiku před nacistickým nebezpečím. A samozřejmě si při pozorování okolí všimněte, že v železničních stanicích je připraveno mnoho dřeva vytěženého z lesů z důvodu kůrovcové kalamity, jehož odvoz do zpracovatelských podniků dokáže ČD Cargo bez problémů zajistit.

Text a foto: Jiří Vorel



Fotosoutěž ČD Cargo od jara do zimy

Vyhrajte hodnotné ceny! Zašlete nám fotku nákladního vlaku nebo lokomotivy ČD Cargo v jakémkoliv ročním období. Vybrané snímky budou vybrány do stolního kalendáře pro rok 2020. Fotografie zasílejte na e-mail: fotosoutez@cdcargo.cz, včetně krátkého popisku.

Soutěž trvá do 15. září 2019, vyhlášení proběhne 30. září 2019. Více informací naleznete na stránkách www.cdcargo.cz/fotosoutez.

1. cena: Poukázka do modelářství v hodnotě 5.000,- Kč
Desková hra Počátek železnice v Českých zemích
Exkurze do SOKV dle vlastního výběru
2. cena: Desková hra Počátek železnice v Českých zemích
Exkurze do SOKV dle vlastního výběru
3. cena: Exkurze do SOKV dle vlastního výběru

ČD Cargo si vyhrazuje právo použít zaslané fotografie k propagačním účelům.



Foto měsíce



Romantickou krajinou České Sibíře projíždí lokomotiva 383.010 s uceleným vlakem strusky z železáren v Linci do cementárny v Praze-Radotíně. V historicky blízké době již podobný snímek nebude možné pořídit, neboť původní trať Dráhy císaře Františka Josefa bude opuštěna a vlaky budou projíždět po zcela nové trase s řadou tunelů a dokonce jednou estakádou. Z těchto důvodů jsme se rozhodli zařadit fotografii Lukáše Strejce jako srpnové foto měsíce.