Cargovák
03
2020
Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Vzhůru do Německa

K 1. březnu 2020 se ČD Cargo stalo plnohodnotným dopravcem na německé železniční síti. Završil se tak více než rok trvající proces, který vyvrcholil vydáním certifikátu B německým drážním úřadem EBA. Pátého března byla do obchodního rejstříku zapsána pobočka v Německu, která bude provoz našich vlaků zastřešovat. A může se jezdit. Rozhodnutí o získání vlastní licence předcházela důkladná analýza německého dopravního trhu a jeho potenciálu. Přes česko-německé hraniční přechody jsme v loňském roce přepravili cca 6 mil. tun v exportu a téměř shodný objem zboží dovezly naše vlaky do České republiky. Přepravují se automobily, kontejnery, pohonné hmoty, obilí… Objem přeprav z/do Německa je však mnohonásobně vyšší a zajišťují jej privátní dopravci. Velké synergie vidíme ve spolupráci s pobočkou ve Vídni, která zajišťuje dopravu tranzitních vlaků přes Rakousko a dále v Německu musí doposud využívat služeb jiných dopravců. Uvidíme tedy, co se nám podaří vybojovat a zda naše nabídka pro zákazníky bude úspěšná. Využijeme přitom zkušeností ze zřízení a dosavadní činnosti již zmíněné vídeňské pobočky. Na území Rakouska jsme v loňském roce přepravili přibližně 600 tisíc tun zboží, což rozhodně není málo. Podobný výsledek bychom letos chtěli dosáhnout i v Německu. Lokomotivy máme, zkušené strojvedoucí také. Takže vzhůru do Německa.

Michal Roh

OBSAH

03
Odvoz dřeva z Krkonoš
Kůrovcová kalamita postihla i naše nejvyšší pohoří. ČD Cargo se na odvozu dřeva z této oblasti samozřejmě podílí.

04
Lokomotivy řady 755
V roce 2005 převzaly tehdejší České dráhy dvě lokomotivy řady 755. Dnes jsou obě majetkem ČD Cargo, avšak stroj s číslem 002 je neprovozní.

GigaWoody představují moderní technologii na přepravu dřeva. Použít je možné je i na vedlejších tratích, jak o tom svědčí snímek Michala Roha ml. pořízený 8. ledna 2020 v železniční stanici Vrchlabí. Snímek je o to cennější, že letošní zima byla na sníh opravdu skoupá.

„Budoucnost vidím pozitivně,“

říká Libor Lochman, výkonný ředitel CER, Společenství evropských železničních a infrastrukturních podniků. Povídali jsme si s ním o tom, jak vidí pozici železniční nákladní dopravy na evropském trhu, o investicích do železniční sítě i o nové technice.

Náš rozhovor probíhá u příležitosti předávání Evropské železniční ceny, mohl byste prosím přiblížit, jaký je význam této akce a jak je vlastně železnice vnímána z pohledu vedení Evropské unie?

Evropská železniční cena je největší bruselské setkání železničních odborníků a dalších partnerů na vysoké úrovni, jež se koná jedenkrát za rok. Přináší především možnost tzv. networkingu a proto je tato událost atraktivní i pro orgány Evropské unie, zejména Evropskou komisi, Evropský parlament, představitele Stálých zastoupení, ale i expertů členských zemí. Význam akce podtrhuje účast, která se pohybuje mezi 500 – 600 účastníky.

Mohl byste krátce představit organizaci CER, jíž jste výkonný ředitel?

CER je lobbistická organizace, která zastupuje zájmy svých členů vůči evropským institucím při tvorbě evropské regulace. Členové pokrývají přes 90 % všech evropských přeprav osob a tři čtvrtě přeprav nákladních. Délka evropské sítě spravované členy dosahuje 71 %.

Co je Vaší náplní? Jak dlouho v této organizaci působíte?

V organizaci působím patnáctým rokem. Začínal jsem jako technický koordinátor, zástupce ředitele a posledních devět let jsem zde jako výkonný ředitel. Mojí náplní je pochopitelně řídit asociaci a prosazovat názory členů.

Jaká jsou hlavní témata současné bruselské dopravní politiky? Pozorujete určité změny či vývoj v průběhu času?

Zaznamenáváme výrazný posun od regulace Evropské unie, která proběhla v uplynulých 20 – 25 letech a jež se týkala železnice samotné (železniční balíčky), k horizontálním záležitostem evropské dopravní politiky. Nyní jsou aktuální témata narovnání podmínek mezi jednotlivými druhy dopravy tj. zpoplatnění infrastruktury pro všechny druhy dopravy, zdaňování paliv, zdaňování jízdenek, investice do infrastruktury. Změna je též patrna s nástupem nové Evropské komise, která přinesla tzv. Green Deal v rámci něhož je zájmem dosáhnout významnějšího postavení železnice v rámci udržitelné mobility.

Kam plynou největší evropské investice do dopravní/železniční infrastruktury?

Převážná část evropských peněz plyne do železnice, respektive do železniční infrastruktury. Problémem je, že evropské peníze nepostačí na pokrytí potřeb dopravní infrastruktury. Peníze musí přijít především z rozpočtů členských zemí; pokud tam nejsou systematicky alokovány, infrastruktura trpí. Evropské peníze mohou přispět, ale nemohou být hlavním zdrojem investic do infrastruktury.

Libor Lochman

Vidíte či vnímáte rozdíl mezi odborným dopravním pohledem národním a „bruselským“?

Otázkou je, co je myšleno „odborným pohledem“. Na domácí půdě máte odborníky, kteří znají perfektně domácí dopravní systém. V Bruselu je uplatňován pohled vrcholový, tedy jak sjednotit Evropu. Jak se zbavit hranic, jak odstranit rozdíly v předpisech mezi jednotlivými infrastrukturami členským zemí a jak umožnit propojení pro dopravce na co nejjednodušší a nejlevnější bázi.

V jakém stavu je implementace ERTMS a opatření proti hluku ze železniční nákladní dopravy. Daří se ochránit dopravce před náklady, která tato opatření vyvolávají?

Pokračování na str. 2

„Budoucnost vidím pozitivně,“

Dokončení ze str. 1

Implementace ERTMS je ve stavu, že jsme ještě dalece cíli, kterého bychom chtěli dosáhnout, tj. abychom mohli provozovat vlaky na jednotný zabezpečovací systém po celé Evropě, a to minimálně na koridorových tratích. Jsme tedy v tomto směru pozadu. Opatření proti hluku jsou v trochu jiné situaci. Na národní úrovni se do výměny brzdových špalíků investuje v mnoha zemích docela masivně a pokrok je zde rychlejší (Německo, Rakousko, Švýcarsko). Obecně jsou evropské peníze do určité míry dostupné např. z prostředků CEF, fondu soudržnosti. Pokud ale máme hovořit o ochraně dopravců před vyvolanými náklady – ať už z důvodu ERTMS nebo hluku – pak musí být podpora poskytnuta na národní úrovni. A tato podpora v některých zemích prostě je a v mnoha bohužel chybí.

Kam spěje evropská železnice a jak vidíte její pozici v horizontu 10 – 15 let?

V souvislosti s již zmíněným „Green Dealem“ budoucnost vidím pozitivně, lze reálně očekávat, že tržní podíl nákladní železniční dopravy stoupne z dnešních 17 % na alespoň 25 % do roku 2030, byť cíle iniciativy RFF (Rail Freight Forward) hovoří až o 30 %. Rok 2030 se ovšem velmi rychle blíží a takový cíl představuje tedy masivní úkol. Jsem optimistou, ale je potřeba pro to hodně udělat. Na všech stranách, jak u dopravců, infrastruktury, tak i politiků ve snaze o vyváženost regulačního rámce.

Přinesla liberalizace železničního trhu své "ovoce"? Naplnila záměry a očekávání?

To je dobrá otázka. Řekl bych, že liberalizace nastavila potřebné výchozí podmínky, ale v dalším vývoji musí být regulační rámec dále doplněn tím, co železnice potřebuje. Nemůžeme zůstat ve stavu, že budeme mít nesrovnatelně dražší poplatky za používání infrastruktury a vyšší náklady na provoz, než má silniční doprava. Liberalizace je tedy základem, ale nikoliv vším, co je potřeba pro dráhu udělat. Mohl bych hovořit o rovných podmínkách pro jednotlivé druhy dopravy, investicích do kapacity infrastruktury či inovacích jako dalších nutných předpokladech k dosažení pozitivní změny.

V jakém stavu je projednávání revize Směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, tzv. Eurovignette. Může oprávněně vzbuzovat naděje pro milovníky železnice?

V současné chvíli je projednávána v Evropském parlamentu i Radě, ale naděje tu je, že v rámci Green Deal bude tlak Evropské komise na prosazení zpoplatňování dopravní cesty včetně internalizace externích nákladů. Věřím, že Eurovignette, jejíž působnost byla ve všech dosavadních revizích systematicky redukována členskými státy, není konečný stav. Evropská komise musí přijít s novými úpravami, tak aby to naplňovalo cíle udržitelné mobility.

Lze ze společenských snah o dekarbonizaci očekávat opatření preferující železniční dopravu, tak jako například ve Švýcarsku?

To je v podstatě to, o čem jsme již mluvili. Ze strany evropských politiků je tlak vytvořit legislativní podmínky pro dopravu nízkoemisní. Nadto máme mladou generaci, která se snaží využívat zelených zdrojů a mít ekonomiku vstřícnou k životnímu prostředí, posun tady tedy rozhodně je. Direktivní rozhodnutí nařizující převést tranzit nebo přepravu nad určitou vzdálenost na železnici na evropské úrovni ovšem očekávat nelze.

Jak se podle Vás vyrovná železniční nákladní doprava se ztrátou tradiční komodity, kterým uhlí bezesporu je?

Řešením je kombinovaná doprava, kontejnery a pokud možno zlevnění jednotlivých vozových zásilek. Ve Spojených státech museli jít touto cestou také.

Jaká je v centru Evropské unie současná nálada po odchodu Velké Británie?

Tak oni ještě úplně neodešli, jelikož do konce roku 2020 je přechodné období, ale nálada pozitivní není. Odchází velká ekonomika a bude to mít dopad na tvorbu víceletého finančního rámce Evropské unie. Rána, kterou tomu Britové zasadili, je velká. Budete mít státy středovýchodní Evropy, které se budou snažit získat podporu z Kohezního fondu v co největším objemu a státy, které budou čistí plátci a jež se budou snažit omezit výdaje. Nyní Francie a Německo budou hradit více než jednu třetinu celého rozpočtu unie. Disbalance tedy bude velká.

Mohl byste se prosím se čtenáři podělit o největší zážitek či zajímavost, kterou jste během svého pobytu v zahraničí zažil?

To je dobrá otázka, co je pro mě zahraničí. V České republice jsem totiž méně než kdekoliv jinde. Největší zážitek je tedy vždy, když se mohu vrátit do České republiky.

Závěrem bych se Vás rád zeptal na dubnovou odbornou konferenci s názvem IRFC, která se věnuje železniční nákladní dopravě a již tradičně se uskuteční v Praze. Budete moderátorem prvního bloku, jaký význam, ohlas a dopad má podle Vás organizování těchto konferencí v dnešní době?

Za takové konference jsem rád, především pak v Praze nebo České republice, jelikož to přinese možnost kontaktu se zahraničními experty. Očekávám od toho totéž, co od udílení Evropské ceny tj. posílení kontaktů, networking, zvyšování povědomí čeho musí železnice dosáhnout a jakými prostředky. Cílem je přivést kompetentní lidi dohromady.

Děkuji Vám za rozhovor.

Michal Vítěz

Foto: Archiv Libora Lochmana

Ing. Libor Lochman, Ph.D.,

výkonný ředitel CER – Společenství evropských železničních a infrastrukturních podniků. V letech 1982 – 1987 vystudoval Vysokou školu dopravy a spojů v Žilině, obor sdělovací a zabezpečovací technika. Poté pracoval ve Výzkumném ústavu železničním v oblasti zabezpečovací techniky. Od roku 1992 byl členem týmu ERRI (European Rail Research Institute, Utrecht) pro harmonizaci požadavků na zabezpečovací zařízení a skupiny ERRI pro systémové specifikace ERTMS. Na konci 90. let působil na Generálním ředitelství ČD, odbor Automatizace a elektrotechniky. V letech 2000 – 2005 byl ředitelem Výzkumného ústavu železničního. Od roku 2006 působí ve Společenství evropských železničních a infrastrukturních podniků odpovědný za koordinaci technických aktivit CER. Od roku 2012 je výkonným ředitelem asociace CER.

Evropská železniční cena pro rok 2020

V úterý 18. února 2020 se v bruselském Královském muzeu výtvarného umění uskutečnila jedna z nejvýznamnějších evropských železničních událostí – udílení Evropské železniční ceny dvou mezinárodních organizací CER (Společenství evropských železnic a manažerů infrastruktury) a UNIFE (Evropská asociace železničního průmyslu).

V pořadí se jednalo již o 13. ročník, jehož laureátem se stal Geert Pauwels, výkonný ředitel Lineas. Cenu získal za záchranu ztrátové společnosti s původním názvem B Logistics a za navýšení tržního podílu železniční nákladní dopravy. Při udělení ceny Geert prohlásil, že částečná privatizace, původně zcela státní společnosti, v roce 2015 přinesla užitek a tolik potřebný kapitál. Šek v hodnotě 10 000 EUR, který je součástí ceny, věnoval na výsadbu stromů. Kulatého stolu, který byl součástí ceremonie, se zúčastnil poslanec Evropského parlamentu a předseda Rail Forum Europe pan Andrey Novakov, představitel Evropské komise generální ředitel pro mobilitu a dopravu pan Henrik Hololei a taktéž předsedkyně UNIFE paní Sabrina Soussan i předseda CER pan Andreas Matthä. K hlavním diskutovaným tématům slavnostního večera, jehož se zúčastnilo více než 500 hostů z celé Evropy, patřila trvalá mobilita, financování, inovace či atraktivita sektoru pro mladé zaměstnance. V nové technologie, zejména ERTMS, jsou vnášeny naděje na zvýšení kapacity stávající dopravní sítě. Jak vyplynulo z diskuzí, vzhledem k cíli Evropské komise, aby se Evropa do roku 2050 stala prvním klimaticky neutrálním kontinentem, počítá se se železnicí jako klíčovým prostředkem pro naplnění tohoto ambiciózního cíle. Následující den se pak uskutečnilo valné shromáždění CER.

Text a foto: Michal Vítěz

Přeprava dřeva z Krkonoš

Kůrovec neboli lýkožrout smrkový, devastuje naše lesy. Z Jeseníků se postupně rozšířil téměř po celé České republice a v loňském roce se objevil i v našem nejvyšším pohoří, v Krkonoších. Ohroženy jsou tak i smrkové porosty v Krkonošském národním parku. Na rozdíl od zdevastované Vysočiny však smrk do Krkonoš patří. O tom, jak kůrovec Krkonoše poškozuje, se může každý návštěvník hor přesvědčit, když do nich přijíždí. Již v předhůří u Dvora Králové jsou vidět usychající napadené stromy. Nejinak je tomu i v srdci hor, například v Obřím dole. Také nedávné vichřice stavu krkonošských lesů příliš nepomohly.

Podobně jako v jiných oblastech, i v Krkonoších a v Podkrkonoší stojí železnice před úkolem zajistit co nejrychleji odvoz vytěženého dřeva. Je to tedy zároveň příležitost pro ČD Cargo přispět k řešení tohoto celospolečenského problému a zároveň tak navýšit přepravní objemy. Největší nárůst nakládky vykazují tarifní body Vrchlabí a Dvůr Králové nad Labem. Zatímco v prvně jmenované stanici se v roce 2015 naložilo 126 vozů dřeva, v loňském roce to bylo již 367 vozů. Ve Dvoře Králové nad Labem bylo v roce 2015 naloženo 90 vozů, v loňském roce to bylo 620 a za první dva měsíce letošního roku už 100 vozů. Dalšími tarifními body s významnou nakládkou dřeva jsou Kalná Voda, Lázně Bělohrad a Trutnov střed. Odvoz zvýšeného objemu dřeva se doposud dařilo realizovat bez potřeby navýšení kapacit, jen přijetím vhodných technologických opatření. Další vývoj však lze jen obtížně předjímat.

Nástavby GigaWood na vozech řady Sggmrrs po nakládce ve stanici Vrchlabí **Foto: Michal Roh ml.**

Zatímco část loňského roku nebyla z důvodu sesuvu tratě možná obsluha dopravny Královec na trati z Trutnova do Kamiennej Góry, za první dva měsíce roku 2020 jsme odtud odvezli již 20 vozů se dřevem. **Foto: Michal Roh**

Kromě vysokostěnných vozů řad Ea… byly na odvoz dřeva z Krkonoš zkušebně nasazeny i vozy s nástavbami GigaWood. O této technologii nabízenou ve spolupráci firem ČD Cargo a Innofreight jsme na stránkách Cargováku již informovali, proto jen připomeňme, že se jedná o klanicovou konstrukci, nasazenou na 90´ InnoWaggonech (2x 45´). Na každém článku vozu je umístěno deset párů klanic, které umožňují nakládku vlákniny o délce 2,4 až 2,8 m. Řešení klanicové nástavby o největší šířce 3,14 m a stejné výšce umožňuje ložit 116 – 129 m^3 plnometrů dřevní hmoty. Vlastní hmotnost plně vystrojeného vozu je pouhých 39 tun, a nabízí tak na traťové třídě C ložnou hmotnost 121 tun. 20. prosince 2019 odjelo prvních pět vozů řady Sggmrrs z Lázní Bělohrad a z Ostroměře do Hněvic. Ty samé vozy pak byly použity pro nakládku v Kalné Vodě 28. prosince 2019 a prozatím naposledy bylo 5 + 5 těchto vozů využito pro odvoz dřeva 8. ledna 2020 z Vrchlabí a ze Dvora Králové nad Labem o den později. Dřevo s využitím těchto nástaveb je odváženo ke zpracování v papírně MONDI ve Štětí.

Odvoz velkých objemů dřeva z kalamitou postižených oblastí zatraktivnil tuto činnost i pro řadu soukromých dopravců. Zatímco před kalamitou jsme potkávali soukromé vlaky se dřevem spíše výjimečně, dnes patří ke každodennímu životu i na regionálních tratích, Podkrkonoší nevyjímaje. Ve zdejší oblasti tak bylo možné vloni na podzim spatřit různé muzejní stroje, jako například lokomotivy řady 752 nebo 721 v čele ucelených vlaků se dřevem. Nasazení technologie GigaWood je jednou z možností jak pro zákazníky, lesní společnosti, ještě více zatraktivnit železniční dopravu, resp. služby ČD Cargo a v boji se soukromými dopravci zvítězit.

Michal Roh

Uhlí pro společnost TERMIKA

Dceřiná společnost CD Cargo Poland si v posledních letech vydobyla na polském trhu pověst spolehlivého dopravce nabízejícího kvalitní a zároveň cenově výhodné služby. V loňském roce přepravila 3,1 mil. tun zboží. 70 % tohoto objemu představovalo černé uhlí, ale není se čemu divit. CD Cargo Poland zajišťuje přepravy této suroviny nejen z hornoslezských dolů, ale i z baltských přístavů a v případě poptávky i z překladišť na běloruské/ukrajinsko-polské hranici.

Kromě obchodních případů realizovaných pro mateřskou společnost, má CD Cargo Poland portfolio vlastních polských klientů, kterým nabízí své služby. K těm nejvýznamnějším patří od roku 2016 energetická skupina ENEA, pro kterou jsme až do konce ledna 2020 zajišťovali přepravy uhlí do elektrárny Kozienice. Tato elektrárna je s instalovaným výkonem 2 880 kW druhým největším tepelným a největším černouhelným energetickým zdrojem v Polsku. Celkem se jednalo o 1,5 mil. tun černého uhlí ročně. Tyto přepravy byly z důvodu naplnění kontraktu ukončeny a jejich pokračování bude záviset na výsledcích dalšího výběrového řízení.

V květnu loňského roku se CD Cargo Poland zúčastnilo výběrového řízení na zajištění dodávek energetického uhlí do provozoven akciové společnosti PGNiG TERMIKA, která zajišťuje dodávky tepla a elektrické energie pro polské hlavní město. Firma má celkem pět výrobních závodů – teplárnu Kawęczyn, teplárny s výrobou elektrické energie Pruszków, Siekierki a Żerań a sezónní teplárnu Wola. Ty produkují okolo 40 mil GJ tepla, které pokrývá 70 % potřeby Varšavy a 60 % potřeby měst Pruszkowa, Piastowa a Michałowic. Hlavním palivem je černé uhlí, narůstá však podíl spálené dřevní štěpky. Jako zajímavost můžeme uvést, že teplár na Siekierki je se svým výkonem 2 068 MW tepla a 622 MW elektřiny největší v Polsku a druhou největší v Evropě. V provozu je od roku 1961.

Část výběrového řízení, ve kterém zvítězil dopravce CD Cargo Poland, zahrnuje dodávky cca 650 tis. tun černého uhlí z hornoslezských dolů do tepláren Siekierki (přípojná stanice Warszawa Okęcie), Żerań (Warszawa Praga) a Kawęczyn (Warszawa Rembertów). Každá relace je něčím specifická, odlišují se například způsobem vykládky, tzn. i řadou používaných vozů. Pro přepravy do Żerańe jsou využívány výsypné vozy řady Falls z parku ČD Cargo, do zbylých tepláren se přepravuje uhlí ve vysokostěnných vozech. K vozbě uhelných vlaků do Varšavy jsou využívány nejmodernější lokomotivy, kterými dopravce CD Cargo Poland disponuje, a to Dragony E6ACT a E6ACT najaté od společnosti Cargounit. Denně je vypravován 1 – 2 vlaky, a to podle situace u nakládky a potřeb cílových odběratelů. Vzdálenost cca 350 km mezi doly a teplárnami vlaky překonají za 12 – 16 hodin. Doba jízdy záleží i na provozní situaci ve varšavském uzlu. Kontrakt je uzavřen na dobu jednoho roku.

K vítězství v tomto výběrovém řízení napomohly CD Cargo Poland zkušenosti z předcházejících obchodních případů, reference od spokojených zákazníků a také silné zázemí mateřské společnosti.

Text: Michal Roh
Foto: Michal Roh ml.

Dragon E6ACT 004 míří s loženou soupravou výsypných vozů Falls do stanice Warszawa Praga.

Stanice Warszawa Okęcie je přípojnou stanicí pro vlečku teplárny Siekierki.

Představujeme lokomotivy ČD Cargo (27.)

Lokomotivy řady 755

Bývalý výrobce ČMKS, dnes CZ Loko v roce 2001 přišel s myšlenkou přestavby původních lokomotiv řad 750, 752 a 753 na moderní lokomotivy vybavené motory Caterpillar. První takto modernizované brejlovce se dodávaly do Itálie. Poté byly dodávány rekonstruované lokomotivy s motorem CAT, označené jako řada 753.7, soukromým dopravcům OKD Doprava a Unipetrol Doprava. V roce 2004 si první dvě takto modernizované lokomotivy objednaly i České dráhy a v půlce roku 2005 je převzaly. Ovšem jako řadu 755, lokomotivy pouze mírně odlišné od řady 753.7 pro soukromé dopravce. Na další objednávky ze strany ČD z finančních důvodů bohužel nedošlo.

Při rekonstrukci byl z původní lokomotivy ponechán pouze pojezd, hlavní rám, skříň a kabiny strojvedoucího, vše ostatní bylo nahrazeno nebo modernizováno. Ačkoli skříň lokomotiv vypadá jako původní, má zesílený hlavní rám a upravené čelníky s dosazenými deformačními prvky, které chrání lokomotivu při nárazu před fatálnějším poškozením. Podvozky jsou původní unifikované koncepce ČKD pro traťové lokomotivy s celosvařovaným rámem s plnými dvojkolími vedenými kyvnými rameny. Ramena jsou vypružena válcovými šroubovými ocelovými pružinami s paralelními hydraulickými tlumiči. V rámu podvozku jsou uloženy dva trakční motory, uložené na jedné straně tlapovými ložisky přímo na nápravě. S hlavním rámem jsou podvozky spojeny otočnými čepy, které jsou pevně zabudované v příčnících hlavního rámu. Původní spalovací motor K 12 V 230 DR z produkce ČKD, trpící na praskání bloků a další konstrukční vady, byl nahrazen novým, výkonnějším a úspornějším motorem Caterpillar 3512 B, který je přímo spojen s trakčním alternátorem 1FC2 631 od firmy Siemens Drásov pružnou spojkou Centamax. Ostatně náhrada tohoto vysoce poruchového spalovacího motoru byla hlavní hybnou silou provedení rekonstrukce. Regulátor přenosu výkonu je elektronický, od firmy NES Nová Dubnica. Požadavek na poměrný tah zadává strojvedoucí jízdním kontrolérem Lekov, přenášejícím informace k elektronickému regulátoru zabezpečujícímu plynulou regulaci otáček spalovacího motoru, buzení budiče trakčního alternátoru, spínání šuntovacích odporů, stykačů elektrodynamické brzdy, pomocných pohonů a chladicích zařízení. Nově jsou řešeny také pomocné pohony včetně bloku chlazení.

Lokomotiva 755 001-5 ve společnosti „katrů“ 753.772 a 753.753 v Kralupech nad Vltavou **Foto: Michal Roh ml.**

Lokomotivy řady 755 byly až do poruchy stroje 755.002 provozovány především ve dvojici. **Foto: Michal Roh ml.**

Stanoviště strojvedoucího prošla kompletní přestavbou, která přinesla, do té doby u jiných řad dieselelektrických lokomotiv nevídaný komfort. Jsou vybavena novými řídícími pulty osazenými integrovanými displeji, kde se sbíhají veškeré informace o lokomotivě. K většímu pohodlí strojvedoucího přispívá nezávislé naftové topení a klimatizace. Nedílnou součástí těchto lokomotiv je také moderní vlakový zabezpečovač LS 90, elektronická rychloměrná souprava TRAMEX a vysílačka VS 47. Lokomotivy jsou na obou stanovištích vybaveny ruční zajišťovací brzdou působící na jedno dvojkolí v podvozku, vzduchotlakovou brzdou DAKO-GP s elektricky ovládanou samočinnou tlakovou brzdou DAKO-BSE s elektrickými ovladači 2 KRD 37, přímočinnou brzdou s ovladači 2 KRD 34 a elektrodynamickou brzdou pracující ve spádovém a zastavovacím režimu. Spádový režim se používá při jízdě po spádu, kdy je požadavek na konstantní rychlost, do zastavovacího režimu strojvedoucí uvádí brzdu v případě, že chce lokomotivu zcela zastavit. V nízkých rychlostech je EDB nahrazena pneumatickou dvoustupňovou parkovací brzdou. Brzdový rozvaděč je typu DAKO-CV1nD, a je vybaven tlakovým relé. Vzduch stlačuje lamelový kompresor Mattei 111 B s hydrostatickým pohonem umístěný pod chladičovým rámem. Lokomotivy jsou uzpůsobeny pro provoz ve vícečlenném řízení přes UIC zásuvky a kabely. Bohužel, vícečlenné řízení není na těchto lokomotivách kompatibilní s vícečlenným řízením na řadě 753.7, takže lokomotivy jsou „odsouzeny“ k tomu, aby jezdily pouze spolu.

V současnosti jezdí pouze 755.001, protože 755.002 stojí z důvodu havárie spalovacího motoru. „Jedničku“ můžeme spatřit na výkonech v okolí Prahy. ČD Cargo uvažovalo o přestavbě obou strojů 755 a o jejich unifikaci s řadou 753.7. Jednání s firmou CZ Loko ovšem skončila na ceně přestavby, která nebyla pro životní cyklus této řady rentabilní, a tak se obě lokomotivy dočkají pouze dílenské opravy a z přestavby sešlo. Na vedlejších tratích, kde nebude vyžadován zabezpečovač ETCS, však ještě mohou odvozit mnoho tun zboží.

Petr Říha

Stanoviště strojvedoucího na lokomotivě řady 755 **Foto: Petr Říha**

Lokomotiva 755.002 je v současné době neprovozní. **Foto: Michal Roh ml.**

Základní technické údaje řady 755	
Výrobce	ČMKS
Rok výroby	2005
Vyrobeno ks	2
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'
Přenos výkonu	elektrický, AC/DC
Délka přes nárazníky	16 660 mm
Služební hmotnost	72 t
Regulace výkonu	elektronickým regulátorem
Typ spalovacího motoru	Caterpillar 3512 B
Trvalý výkon SM	1 455 kW
Typ trakčních motorů	TE 015 E
Max. výkon EDB	1710 kW
Trvalá tažná síla	127 kN
Trvalá rychlost	31,5 km/hod
Max. rychlost	100 km/hod

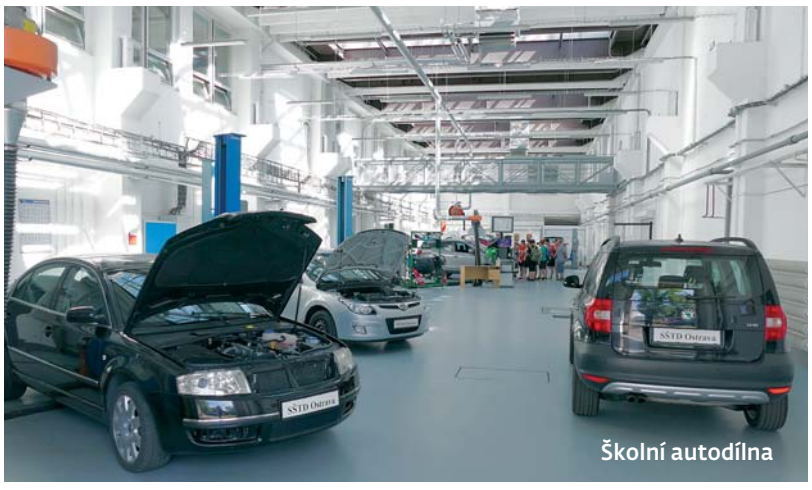
Spolupráce se středními školami (7.)

Střední škola technická a dopravní Ostrava-Vítkovice

V pokračování seriálu o spolupráci se středními školami se tentokrát podíváme na sever Moravy. V krajském městě Moravskoslezského kraje Ostravě sídlí Střední škola technická a dopravní Ostrava–Vítkovice. Koncepčně je škola zaměřena na výuku oborů dopravního zaměření (silniční a železniční technika, železniční doprava a přeprava), z hlediska zázemí a vybavení však umožňuje také výuku oborů strojírenských a elektrotechnických s příbuzným zaměřením, včetně studia při zaměstnání. Škola nabízí učební i maturitní obory, po kterých mohou studenti pokračovat ve studiu na vysokých školách. Svou velikostí a počtem žáků se řadí mezi největší vzdělávací instituce středního vzdělávání v kraji. Jejím zřizovatelem je Moravskoslezský kraj.

Historie

Škola byla založena již roku 1942 jako *Učňovská dílna při ČMD v Moravské Ostravě*. V pozdějších letech tzv. *Učňovské dílny ČSD, n.p.*, spadaly pod tehdejší ČSD. Postupně škola měnila názvy, až po *Střední odborné učiliště železniční Ostrava 1* v letech 1980 –1986. Oddělením od Českých drah došlo v roce 1991 ke změně zřizovatele, kterým se nejprve stalo Ministerstvo hospodářství a později Ministerstvo školství. O pět let později došlo na učilišti k oborové optimalizaci a přesunu oborů. Ze železničního učiliště, v té době již *Integrované střední školy dopravní, odborného učiliště a učiliště Ostrava-Vítkovice*, byly na jiné školy převedeny obory instalatér, obráběč kovů a strojní kovář. Nedlouho potom došlo ke sloučení *Integrované střední školy dopravní Ostrava-Vítkovice* a *Dopravního učiliště Dopravního podniku Ostrava*. Od roku 2011 nese škola současný název, a to *Střední škola technická a dopravní Ostrava - Vítkovice*.


Školní autodílna

Sídlo a obory

V současnosti se studenti vzdělávají ve 27 třídách. Sestává z hlavní a přilehlých budov, kde se nachází veškeré prostory pro výuku a odborný výcvik včetně dílen. Celý areál sídlí na ulicích Moravská a Středulinského. Škola nabízí studium ve čtyřletých maturitních oborech i v tříletých oborech s výučním listem.

Maturitními obory jsou *Autotronik, Dopravní prostředky, Elektrotechnika a Provoz a ekonomika dopravy.* Absolvent oboru *Autotronik* se uplatní v automobilové výrobě, opravárenských provozech, servisech nebo ve stanicích STK. Absolventi oboru *Dopravní prostředky* mohou pracovat v dopravních firmách či firmách s provozem dopravních prostředků, jejich údržbou a opravami. Po vystudování oboru *Elektrotechnika* se mohou absolventi uplatnit při projekčních, technologických a konstrukčních činnostech elektrotechnického charakteru, v oblasti budování energetických zdrojů a sítí, při výrobě a distribuci elektrické energie. A konečně absolventi posledně jmenovaného oboru *Provoz a ekonomika dopravy* najdou uplatnění jako pracovníci v oblasti provozu, organizace a obchodně-ekonomických činností v různých druzích dopravy a v profesích zařazených v rámci celé dopravní soustavy. Obor *Provozní technika* lze studovat v dálkové formě studia.

Učebními obory jsou *Autoelektrikář, Autolakýrník, Elektromechanik pro zařízení a přístroje (se zaměřením pro výtahy a zvedací zařízení), Elektromechanik pro zařízení a přístroje (se zaměřením na chladící a klimatizační zařízení), Karosář, Mechanik opravář motorových vozidel, Strojní mechanik a Železničář*. Absolvent posledně jmenovaného oboru se uplatní jak na úseku provozování dráhy (dopravní cesty), tak i na úseku provozování drážní dopravy (osobní a nákladní).

Aktivity a zájmová činnost

V říjnu 2019 se žáci oboru *Provoz a ekonomika dopravy* jako každoročně zúčastnili prestižní soutěže LOGISTIK JUNIOR pořádané v Karlových Varech pro týmy z logistických a dopravních škol. Družstva jsou vždy složena ze tří členů a prokazují své znalosti v oblastech logistiky, ekonomiky, spedice a logických her. Družstvo školy se stalo celkovým vítězem v soutěži pro rok 2019. Škola se také zapojila jako partner do projektu CIVEEL v rámci programu ERASMUS+. Jedná se o spolupráci v oblasti odborného vzdělávání pro evropský trh práce. Cílem projektu je sdílení dobré praxe mezi školami. Pro žáky škola připravuje i řadu odborných exkurzí a přednášek. Žáci 3. ročníku oborů elektrotechnika a provoz a ekonomika dopravy navštívili Dopravní podnik v Praze. V depu v Praze - Kačerově si prohlédli opravu a údržbu vozidel metra a v opravnách Hostivaři shlédli opravy tramvají DP Praha. Na škole mohou žáci navštěvovat v rámci mimoškolních aktivit například *Dopravní kroužek*, který je zaměřený na činnosti řízení provozu na železnici. Navštěvují jej žáci 1. až 3. ročníku.

Budova Střední školy technické a dopravní v Ostravě-Vítkovicích

Formy spolupráce

Kromě automobilního a dopravního zaměření se škola specializuje na železniční opravárenství a dopravu. Je jednou z 11 partnerských škol pro spolupráci s naší společností ČD Cargo. Spolupracujeme se školou při dnech otevřených dveří, kde představujeme svůj profil a budoucím studentům přibližujeme možnosti zaměstnání po studiu. V loňském roce jsme zorganizovali na škole besedu na téma jak se stát strojvedoucím. V dubnu jsme studenty školy provedli v rámci exkurze pracovištěm SOKV Ostrava. Ti studenti, kteří mají zájem o odbornou praxi v železničním provozu a opravnách, absolvují tyto stáže na našich provozních pracovištích, zejména v Ostravě.

A ani v březnovém díle našeho seriálu nebude chybět rozhovor. Vyzpovídali jsme Ing. Tomáše Pščolku, který na škole vyučuje odborné předměty.

Před rokem jste na škole otevřeli nový studijní obor „železničář". Podařilo se jej naplnit studenty?

Přestože byl obor schválen až v lednu minulého roku a v nabídce se tedy objevil již v době, kdy jsou mnozí uchazeči rozhodnuti, podařilo se pro letošní školní rok přijmout na uvedený obor 12 žáků, což je naplnění celé jedné UVS (třída pro jednoho učitele odborného výcviku). A pokud pozoruji během dnů otevřených dveří u nás na škole, mají žáci základních škol o tento obor zájem.

Obor železničář již škola v minulosti v nabídce měla. Co vás vedlo k tomu jej znovu nabízet?

Ano, dříve jsme podobný obor na škole měli. Jeho znovuotevření inicializovala firma AWT dnes pod novým názvem PKP Cargo International, která oslovila našeho zřizovatele a následné kroky již probíhaly v rámci úzké spolupráce těchto tří a také dalších přizvaných stran z řad možných zaměstnavatelů. ČD Cargo bylo mezi nimi.

Ostravský region prošel v souvislosti se změnami v odvětvové struktuře hospodářství zatěžkávací zkouškou – nezaměstnanost, rekvalifikace, změny oborů apod. Jak jste na to reagovali jako škola?

Budu hovořit jen za obory zaměřené na železnici. Navázali jsme hlubší spolupráci s potenciálními zaměstnavateli, škola samozřejmě upravila výukový plán tak, aby mohli žáci během odborné praxe absolvovat odborné zkoušky (signalista, dozorce výhybek, informátor, vlakvedoucí) a poté v těchto pozicích pracovat na dohodu.

Je tedy nyní poptávka firem zabývajících se železniční dopravou po absolventech větší?

Ano, je. Například žákům, kteří mají vykonané odborné zkoušky a odmaturují, je ihned nabízena možnost uplatnění na hlavní pracovní poměr.

Autotrenažér

Přibližte nám, co všechno dělá škola pro to, aby obor železničář zájemci naplnila?

Po celý školní rok probíhá rozsáhlý nábor, kde je tento obor prezentován a nabízen. Ve spolupráci s Dolní oblastí Vítkovic jsme se například v září loňského roku zúčastnili povedené akce Živá knihovna povolání, kde jsme tento obor společně se zaměstnavateli prezentovali asi pětistům žáků základních škol. Samozřejmě se snažíme naše studenty umístit do různých firem na odborný výcvik, také k Vám do ČD Cargo, a tím zvýšit povědomí o tomto oboru i u samotných zaměstnanců firem.

Nedá mi, abych se nezeptal, jaké máte zkušenosti s námi, s ČD Cargo? Jak vidíte spolupráci, slyší na ni vaši studenti?

S ČD Cargo se nám spolupracuje velmi dobře, ochotně nám vychází vstříc a pomáhá s organizací odborné praxe a přípravou našich studentů na jejich budoucí povolání. Velmi si pochvalujeme nedávno zavedená školení pro učitele odborných předmětů, díky čemuž můžeme zkvalitňovat a aktualizovat výuku podle nejnovějších trendů v nákladní dopravě.

Navštěvují vaši školu i opravdoví fanoušci železnice, o co mají největší zájem?

Ano máme jich tu poměrně hodně. Většinou mají zájem o práci strojvedoucího nebo vlakvedoucího.

Jaký je Váš osobní vztah k železničním oborům a k železnici jako takové?

Chtěl jsem být odmala strojvedoucím, ale dílem náhody mě to po vysoké škole zaválo zpět na mou bývalou střední školu a už jsem tu zůstal jako učitel odborných předmětů.

Pane inženýre, děkuji Vám za rozhovor a budeme se těšit na další spolupráci s Vámi a vaší školou.

Text: Tomáš Jelínek
Foto: Archiv školy

Zájmy a záliby zaměstnanců ČD Cargo (18.)

Vítejte na Březince

„Nesmí spustit z očí silnici. Prst na spoušti, hlídá hranici. Přesně tak, jak řekl velitel: vyčkávat až přijde nepřítel. Zbraně chladí v rukou víc než led, potom přišel rozkaz nestřílet.“ To jsou úvodní slova písně Daniela Landy s názvem 1938. Právě v září tohoto roku museli českoslovenští vojáci bez jediného výstřelu opustit soustavu pevností a pevnůstek, které v letech 1935 – 1938 vznikly v československém pohraničí, a které naši vlast měly chránit před hitlerovskými vojsky. Dodnes pevnosti fascinují řadu laiků i odborníků. Patří mezi ně i Vladislav Kruták, kolega z odboru procesního inženýringu a především člen Klubu vojenské historie Náchod.

Začnu tradiční otázkou. Co Vás k vojenské historii nebo spíše k bunkrologii přivedlo? Pocházíte z pohraničí?

Kdepak, narodil jsem se na pražském Žižkově. Ale právě tam se nachází vojenské muzeum, kde jsem se postupně seznamoval s vojenskou technikou a historií. Nepřehlédnutelným exemplářem v jinak nepříliš nápaditě dobové expozici byl originál škodovácké 4cm pevnostního kanónu vzor 36. A když se mi do rukou dostala kultovní kniha Oty Holuba Zrazené pevnosti, bylo rozhodnuto. V té době existovala v Československu pouze dvě pevnostní muzea – na Dobrošově na Náchodsku a v Darkovičkách. Dobrošov se pak stal mým druhým domovem. Jako student jsem začal provádět turisty po zdejší dělostřelecké tvrzi a nakonec jsem zde strávil deset sezón. Byla to pro mne velká životní škola, svého druhu lekce sociologie a také možnost poznat řadu zajímavých lidí. Vojenská historie je průřezovým oborem, odráží se v ní ekonomická situace, společenské poměry i technický pokrok, a to se mi na ní líbí.

Nyní jste členem Klubu vojenské historie Náchod. Můžete nám činnost klubu přiblížit?

Klub vojenské historie (KVH) je nezisková organizace sdružující zájemce o bunkrologii. Vznikl v roce 1986 jako součást tehdejšího SVAZARMu a v roce 1989 převzal pěchotní srub N-S 82 Březinka. Dnes je ve správě KVH již pět objektů, z toho 3 jsou přístupné veřejnosti v rámci tzv. Běloveského pevnostního skanzenu. V pěchotním srubu N-S 84 Voda v Náchodě-Bělovsi je vystavena unikátní sbírka mapující historii československé armády první republiky i boj za svobodu během 1. a 2. světové války, v objektu N-S 81 Lom je expozice o československém opevnění a asi nejcennější je pro nás pěchotní srub N-S 82 Březinka. Já působím v KVH od roku 1990. S klubem každoročně vyjíždíme do okolních států, samozřejmě poznávat pevnosti. Možná vás to překvapí, ale bunkry jsou téměř všude.

Pěchotní srub N-S 82 Březinka

Čím je pěchotní srub Březinka tak unikátní?

Především proto, že objekt je plně zrekonstruovaný do původní podoby z roku 1938 včetně veškerého vybavení a zbraní. Unikátem je zcela určitě originální pevnostní kanón L1 spřažený s těžkým kulometem vzor 37 s pevnostní hlavní. Kanón má výrobní číslo 173 a v létě v roce 1938 byl skutečně na Březince osazen. Za okupace byla zbraň odvezena na neznámé místo na Atlantický val. V roce 1999 se členové KVH dozvěděli, že kanón byl za války osazen do pevnostního objektu na norském pobřeží a norská armáda ho teprve v devadesátých letech uložila v depozitáři Norského muzea ozbrojených sil. Díky pochopení norského muzea se za pomoci Okresního muzea Náchod mohl kanón v prosinci v roce 2002 vrátit na původní místo. Také já jsem na Březince „přispěl svojí troškou do mlýna“, když jsem v jednom z pražských krytů objevil originál pevnostní filtrovny, která je nyní také součástí prohlídky. Čeho si ale já osobně nejvíc cením, je ucelenost expozice. Je strašně důležité vše správně sladit, aby to vyniklo jako celek a působilo to opravdově. Hranice mezi restaurátorstvím a opravou novodobými metodami je leckdy velice křehká. Naštěstí máme v klubu spoustu šikovných chlapů, kteří se dokážou vžít do myšlení tehdejších řemeslníků a tak výsledky naší práce obstojí i před náročným okem.

Vladislav Kruták (vpravo) v dobovém oblečení na jedné z vojensko-historických akcí

Všechno ale určitě nejde tak hladce…..

S bunkrologií je to asi jako s jinými koníčky. Dříve nám chyběly peníze, ale všichni jsme měli spoustu času i elánu. Dnes je to víceméně naopak. Klubu se daří, s penězi si nějak vystačíme, ale trápí nás nedostatek lidí a času. Otevřeno máme od dubna do října o víkendech, o prázdninách pak každý den. Zajistit průvodce na všechny otevírací dny je velmi náročné a samozřejmě všichni musíme pevnostem obětovat část svých dovolených. Po ukončení sezóny se zase všichni převlečeme do montérek. Bunkr je vlastně takový o něco větší a složitější rodinný domek, takže si asi dovedete rozsah oprav a údržby představit. V poslední době navíc část naší práce mimo objekt ničí vandalové. Naštěstí opevnění mělo vydržet mnohem víc, než nápor jakýchsi kriminálních elementů, takže nás nedostanou. ☺

Připravil: Michal Roh
Foto: Archiv Vladislava Krutáka

Přeprava tramvajových kolejnic

Ve dnech 15. až 17. února a ještě i počátkem března proběhla přeprava kolejnic typu 49E1 z Třineckých železáren pro pražský Dopravní podnik. Únorová zásilka zahrnovala celkem devět vozů řady Res ložených kolejnicemi po třech. Kolejnice jsou určeny pro opravovanou tramvajovou trať do pražské části Barrandov, ale kromě zásilky bylo zajímavé i místo vykládky, kterým bylo takzvané Společné nádraží na Smíchově.

Toto nádraží, které je veřejnosti známé spíše jako Praha-Smíchov severní nástupiště, se nachází v severozápadní části smíchovské stanice a jeho osud se právě v této době naplňuje. Na jeho místě totiž začíná pomalu vznikat dlouhá léta připravovaný developerský projekt firmy Sekyra Group nazvaný Smíchov City.

Stávající Společné nádraží vzniklo v roce 1872 – tedy před téměř přesně sto padesáti lety – jako společné nádraží (odtud také jeho název) dvou tehdy privátních společností, Pražsko-duchcovské dráhy a Buštěhradské dráhy, které obě přivedly své tratě do této průmyslové části pražské periferie z uhelných oblastí českého severu a severozápadu. Nádraží mělo vždy význam především pro nákladní dopravu, z osobních vlaků zde zastavovalo, případně bylo výchozích, jen několik vlaků jedoucích po trati tzv. Pražského Semmeringu někdejší Buštěhradské dráhy do Hostivic. Pro tyto vlaky bylo zřízeno právě zmíněné tzv. severní nástupiště, přístupné zvláštním vchodem z Nádražní třídy, a až v posledních letech i zvláštním schodištěm z lávky, spojující již od 19. století smíchovskou Nádražní třídu a Radlice. Výjimkou z této historie je období mezi červnem 2010 až prosincem 2016, kdy v prostorách nádraží, v těsné blízkosti autobusového terminálu Na Knížecí fungovala stejnojmenná zastávka, která byla výchozí pro vlaky do Prahy-Zličína, které fungovaly jako náhradní doprava za rekonstruovanou tramvajovou trať do Řep. S obecným útlumem nákladní železniční dopravy po roce 1990 ztrácelo význam i Společné nádraží, které se tak – jako mnohá další pražská nákladová nádraží, např. Bubny nebo Žižkov – stalo lákavým cílem developerů. K menšímu oživení jeho kolejiště došlo ještě po roce 2011, kdy si na jeho dopravních kolejích zřídil své zázemí dopravce RegioJet; ovšem i ten zde bude muset své aktivity v dohledné době ukončit.

Vykládka tramvajových kolejnic na Smíchově dne 18. února 2020
Foto: Jiří Beneš DPP

Samotná oprava tramvajové trati v Nádražní ulici začala 24. února 2020 a potrvá osm měsíců. Tramvajový provoz v místě bude zcela vyloučen, běžné linky MHD pojedou Strakonickou ulicí. Náhradní autobusová doprava nahrazující tramvajovou bude vedena v úseku Na Knížecí – Hlubočepy ulicemi Radlická, Křížová a Nad Zlíchovem. V Hlubočepech budou cestující přestupovat mezi tramvajemi a autobusy přímo v ploše obratiště tramvají. Tramvaje by mezi Smíchovským nádražím a Barrandovem měly jezdit po opravené trati od 1. listopadu 2020. Během první etapy výluky dojde k opravě tratě v úseku Hlubočepy – Sídliště Barrandov a zároveň k úpravě smyčky Sídliště Barrandov vložením kolejových konstrukcí pro budoucí pokračování tratě směr Holyně. Od poloviny května pak naváže druhá etapa s vyloučením provozu tramvají pouze v úseku Smíchovské nádraží – Hlubočepy a zavedením náhradní tramvajové dopravy mezi Hlubočepy a Barrandovem.

Vykládka dlouhých tramvajových kolejnic tak na smíchovském Společném nádraží zřejmě znamenala svým způsobem derniéru železniční nákladní dopravy, neboť se již přiblížila chvíle, kdy bude zdejší kolejiště zlikvidováno a nahradí jej soudobá – a doufejme, že skutečně moderní a kvalitní – velkoměstská zástavba, která někdejšímu průmyslovému Smíchovu vtiskne ráz hodný 21. století.

Text: Martin Boháč

Železnice v Evropě 30. díl (Velká Británie)

Velká Británie – správněji Spojené království Velké Británie a Severního Irska – je kolébkou průmyslu i parostrojní železnice, neboť právě na jejím území byla již v roce 1825 uvedena do provozu první veřejná dráha s parním pohonem, 18 kilometrů dlouhá trať Stockton – Darlington.

Na její stavbě, a především prosazení a konstrukci se podílel konstruktér George Stephenson se synem Robertem. Od té doby nastal ve Velké Británii i Irsku (které celé patřilo do svazku s Velkou Británií až do roku 1922, pak vznikla samostatná Irská republika a ve Spojeném království zůstalo pouze Severní Irsko) bouřlivý rozvoj železničního systému, který se v mnoha ohledech odlišoval od toho v kontinentální Evropě. Mezi charakteristické a na první pohled patrné rozdíly patří například všude a systematicky budovaná vysoká nástupiště, zásadně mimoúrovňový přístup na ně nadzemními lávkami nebo menší průjezdný profil ostrovních vozidel velmi komplikující mezistátní železniční dopravu s Evropou. Navíc historicky došlo k výrazným rozdílům i mezi Velkou Británií a Irskem – například v otázce rozchodu, když v Británii byl zaveden normální 1 435 mm, kdežto v Irsku široký 1 600 mm. Proto se v dalším textu budeme věnovat jen britské železnici, tedy v Anglii, Walesu a Skotsku. Do Irska, Severního i republiky, se podíváme v některém z dalších pokračování našeho seriálu.

Pro nákladní dopravu ve Velké Británii jsou typické lokomotivy řady 66.
Foto: David J. Smith, www.railpictures.net

Na rozdíl od kontinentu byl v Británii rozvoj železnic plně v soukromých rukou, a to až do ukončení 2. světové války – tedy do doby, kdy v Evropě byla naprostá většina železniční sítě již dlouho zestátněna. Postupný vývoj vyvrcholil nejprve v roce 1923 sloučením různých drah do čtyř místně dominantních soukromých společností, tzv. Velké čtyřky, a to London, Midland and Scottish Railway (LMS), Great Western Railway (GWR), London and North Eastern Railway (LNER) a Southern Railway (SR). Po skončení války a nástupu levicové vlády labouristického premiéra Clementa Attleeho byla ve Spojeném království nastolena socialistická politika, která vedla k velké vlně zestátňování důležitých hospodářských sektorů včetně železnic. V roce 1948 tak zestátněním Velké čtyřky vznikly unitární British Railways, později zkráceně jen British Rail (BR). Za jejich éry došlo k náhradě parní trakce trakcí dieselovou a elektrickou systémem 25 kV 50 Hz, rozvoji osobní dopravy včetně rychlé meziměstské (i když dálková rychlá doprava má v Británii dlouhou tradici sahající hluboko do časů parního provozu) a bohužel také k úpadku nákladní dopravy a výrazné redukci rozsahu sítě. Toto státní období provázela řada reforem a pokusů o ně, tou asi nejznámější je Beechingova reforma z druhé poloviny padesátých let, která přinesla razantní modernizaci a konec parní trakce již v roce 1968 (přičemž poslední parní lokomotiva byla pořízena až v roce 1960, jednalo se o poslední z nákladních lokomotiv řady 9F).

V devadesátých letech 20. století pak přišlo období privatizace. V průmyslu a dalších odvětvích ji zahájily vlády Margaret Thatcherové již před rokem 1990, ale železnice „přišla na řadu“ až po roce 1994 za taktéž konzervativního premiéra Johna Majora. Nakonec byla po zvažování několika možností vybrána varianta, kdy dopravu a provoz infrastruktury provozují různé společnosti vzniklé ze struktury někdejších BR, postupně odprodávané soukromým zájemcům. Osobní dopravu dnes zajišťuje čtyřiadvacet dopravců, zpravidla formou franšízingu. Někteří z nich patří do nadnárodních dopravních skupin, jako například Arriva UK patřící do skupiny DB. Franšízy jsou rozděleny do tří okruhů, meziměstské/dálkové (InterCity), jihovýchod (Network SouthEast) a regionální (Regional Railways). Pro spravování a uznávání jízdenek a podílů tržeb z osobní dopravy mezi jednotlivé dopravce byla založena organizace Association of Train Operating Companies (ATOC). Pro správu infrastruktury vznikla 1. dubna 1994 firma Railtrack, která byla dokonce obchodována na burze, ta ale zanikla v roce 2002 po sérii několika vážných nehod. Poté vznikla organizace Network Rail, která je řízena přímo Ministerstvem dopravy; jedná se tedy o obdobný model, jaký v téže době vznikl založením SŽDC (dnes Správy železnic) v České republice.

Přepravy pro firmu TESCO probíhají pod obchodním názvem LESS CO2.
Foto: Jamie Squibbs

Samotný popis fungování osobní dopravy, franšíz a jejich vztahů s objednateli dopravy ve Velké Británii je velice složitý a výrazně by přesáhl možnosti a rozsah tohoto textu. Ve stručnosti pouze řekněme, že se jedná o systém ve světě ojedinělý, nicméně zřejmě úspěšný, ale na druhou stranu budící nemalé kontroverze.

Důležitým milníkem historie železnic na britských ostrovech byl rok 1994 ještě z jiného důvodu, neboť právě tehdy byl otevřen Eurotunnel nebo anglicky Channel Tunnel, spojující dvěma jednokolejnými tunely evropskou pevninu s Velkou Británií. Každý tunel je dlouhý 54 km, je elektrizován systémem 25 kV 50 Hz a projíždějí tudy dálkové osobní a nákladní vlaky a také tzv. vlaky Shuttle přepravující silniční vozidla mezi oběma břehy kanálu La Manche (Calais – Folkestone).

V nákladní dopravě se první konkurence k BR objevila již v roce 1986, kdy stavební firma Foster Yeoman zahájila vlastní přepravy kameniva, pro které pořídila nové lokomotivy řady 59. Ty se později staly základem řady 66 (Class 66, C66), které se v počtu několika set vyrobených kusů staly symbolem britské privátní nákladní dopravy a s úspěchem jsou provozovány i v některých jiných zemích na kontinentu (mimo jiné v Polsku). Dnes ve Velké Británii působí v kontrastu se situací ve fragmentované osobní dopravě, pouhých sedm nákladních dopravců. To bohužel vyplývá z okrajového významu železniční nákladní dopravy na britském přepravním trhu, kdy pro více dopravců zkrátka není dostatek příležitostí. Nejvýznamnější firmou je dnes DB Cargo UK, které vzniklo převzetím privátní firmy English Welsh & Scottish Railway (EWS), dalšími jsou Colas Rail, DCRail, Direct Rail Services (DRS), Freightliner, GB Railfreight a Mendip Rail. Tyto firmy se zaměřují především na přepravy hromadných substrátů, na jejichž snižujících se objemech se výrazně projevuje pokles významu uhlí v britské energetice. Asi největší zajímavostí ostrovní nákladní dopravy je společný produkt retailového řetězce Tesco, logistického poskytovatele Eddie Stobart a dopravce DRS. Jedná se o několik linek vlaků výměnných nástaveb, přepravujících zboží mezi distribučními sklady a prodejnami Tesco a nahrazujících tak silniční dopravu. Z toho důvodu jsou tyto vlaky provozovány pod obchodním názvem LESS CO_2 (což zároveň připomíná značku Tesco).

Přímá mezinárodní nákladní železniční doprava mezi Velkou Británií a kontinentem dnes existuje, ale v celkových objemech nehraje příliš významnou roli. Omezuje se prakticky jen na spojení londýnského terminálu London Eurohub v Barkingu ve východní části Londýna, který provozuje DB Cargo UK, s pevninou skrz Eurotunnel. Tato trať je totiž jediná, která je ve Velké Británii upravena na kontinentální průjezdný profil. Přepravovány jsou po ní především nové automobily a také po ní projelo několik kontejnerových vlaků z Číny, poprvé se tak stalo v lednu 2017. Většina železničních zásilek, vypravovaná do Velké Británie z Evropy ale končí v některém kontinentálním baltském nebo severomořském přístavu, kde je překládána na silniční nebo pobřežní námořní dopravu. Z České republiky se jedná nejvíce o automobily, koks nebo „intermodal“. Vývoj těchto přeprav pravděpodobně ovlivní nedávný Brexit.

V minulosti přímá železniční nákladní doprava přes kanál La Manche ale existovala, což v případě České republiky, resp. Československa dokládá například pořízení několika desítek krytých vozů řady Ztff (později Hbfs/Hfs) ČSD, brzdou a rozměrově vyhovujících provozu na síti BR v roce 1973. Tyto vozy dojezdily u ČD i ŽSR na přelomu tisíciletí, ale to již dávno neopouštěly evropskou pevninu.

Jeden z posledních vozů řady Hfs slovenských ŽSR, zachycený 19. prosince 2002 v České Třebové. Jeho menší rozměry jsou ve srovnání s okolostojícími vozy patrné na první pohled. Kromě toho jsou dobře vidět i značky dovolující trajektovou dopravu do Velké Británie („kotva“) i jízdu Channel Tunnelem („CT“).
Foto: Martin Boháč

Text: Martin Boháč

Ze zahraničí

SLOVENSKO

Pokles přepravních výkonů

Dopravce ZSSK Cargo přepravil za rok 2019 téměř 30 mil. tun zboží. To představuje ztrátu o 4,6 mil. tun proti plánu (-13,3 %) a meziročně také o 4,4 mil. tun. V porovnání s rokem 2018 byl evidován největší nárůst v komoditě chemie (+82 tis. tun), a to díky vývozu hnojiv a v komoditě ropné produkty (+81 tis. tun), kde vzrostl hlavně tranzit ve směru východ – západ. Nejvýznamnější meziroční pokles vykázaly komodity ruda (-1,858 mil. tun) a kovy (-1,131 mil. tun) jako důsledek přesměrování levnější čínské oceli na evropské trhy. Za tímto poklesem pak stojí i několikaměsíční výluky na širokorozchodné trati. Plán objemu přeprav na rok 2020 ve výšce 28,8 mil. tun zboží vychází z aktuální situace na přepravním trhu a z dostupných informací od zákazníků.

SLOVENSKO

Terminál v Dobré v nájmu BTS

ZSSK Cargo uzavřelo smlouvu na pronájem terminálu kombinované dopravy v Dobrej při Čiernej nad Tisou se společností Bulk Transshipment Slovakia. Bude provozovaný jako otevřený terminál s přístupem pro všechny dopravce. Pro výběr výše uvedené společnosti se dopravce rozhodl především s ohledem na dlouhodobou a bezproblémovou spolupráci při zabezpečování překládkové činnosti v rámci Východoslovenských překladišť. Nejde přitom o pronájem v podobě, v jaké tomu bylo s firmou Trans-Container Slovakia. ZSSK Cargo má nyní v kompetenci výkon obchodní činnosti spočívající v zabezpečení přeprav přes TKD Dobrá. V plánu je například zavedení přímého vlaku Kyjev – Dobrá ve spolupráci s Ukrajinskými železnicemi.

Michal Roh

Lokomotivy řady 131

V letošním roce uplyne 40 let od vyrobení první elektrické lokomotivy řady 131. Vyrobeno bylo celkem 50 dvojic, které byly od počátku dislokovány v lokomotivním depu Spišská Nová Ves. Tam také zůstaly při rozdělení Československa. Setkat se s nimi však můžeme i na českých železničních tratích. Podrobněji se s historií a provozem těchto lokomotiv bude možné seznámit na akci, která se koná 25. dubna ve Spišské Nové Vsi nebo si počkejte na zvláštní dubnovou přílohu našeho interního magazínu.

Text a foto: Michal Roh

Železniční proměny (3.)

Rohanský ostrov a Těšnov

O nádraží Praha-Těšnov jistě slyšel skoro každý. Vždyť šlo o jedno z nejkrásnějších nádraží v Evropě. Ale málokdo se již zamyslí nad tím, kudy na něj vlastně vlaky přijížděly a již jsem se setkal i s názorem, že bylo napojeno přes Negrelliho viadukt do stanice Praha-Bubny. Realita je ovšem úplně jiná. Nádraží bylo ukončením zajímavé tratě odbočující ze stanice Praha-Vysočany, jejíž součástí bylo i velké nákladové nádraží na Rohanském ostrově.

Odstřel výpravní budovy stanice Praha-Těšnov 16. března 1985
Foto: Petr Merta, ČTK

Trať z Lysé nad Labem přes Vysočany na Těšnov byla otevřena 4. října 1873 společností Rakouské severozápadní dráhy, jako odbočná větev z hlavní tratě Vídeň – Znojmo – Jihlava – Kolín – Mělník – Děčín. Vlaky byly dočasně ukončeny ve stanici **Rohanský ostrov.** Zde v budově nákladového nádraží, která měla sloužit i jako celnice, byly umístěny čekárna, pokladna, úschovna zavazadel a samozřejmě i dopravní a telegrafní kancelář a úřadovna přednosty stanice. V suterénu byla dokonce zřízena nádražní restaurace. Stanice byla koncovou a výchozí pro celkem dva páry osobních vlaků z/do Vídně a jeden z/do Jihlavy. O rok později to bylo již pro 5 párů vlaků.

10. května 1875 bylo dokončeno Severozápadní nádraží, jehož pýchou byla impozantní novorenesanční výpravní budova navržená architektem Carlem Schlimpem. Budova měla tři křídla o celkové délce 115 metrů. Její dominantou byl vítězný oblouk uprostřed v průčelí vstupní dvorany doplněný korintskými sloupy a čtyřmi alegorickými sochami znázorňujícími obchod, vědu, průmysl a hospodářství. Na samém vrcholu bylo umístěno alegorické sousoší Austrie a po jeho stranách orba a průmysl. Podobně honosný byl i interiér výpravní budovy. V roce 1919 bylo nádraží pojmenováno po významném francouzském historikovi, politikovi a slavistovi Ernestu Denisovi Praha Denisovo nádraží. Za okupace neslo název Praha Vltavské nádraží, poté opět Denisovo a 1. ledna 1953 bylo přejmenováno na **Praha-Těšnov**. Samotná stanice však měla jen tři koleje pro vjezd a odjezd vlaků. Před Negrelliho viaduktem se nacházelo malé manipulační kolejiště a také lokomotivní depo. Na opačné straně viaduktu byly položeny koleje nákladového obvodu Rohanský ostrov.

Jak je zřejmé z názvu, devítikolejné nákladové nádraží bylo zajímavé svým umístěním na ostrově – z obou stran jej obklopovaly vody Vltavy. Ze severní strany protékala Vltava ve svém regulérním korytě, z jižní strany k nádraží přiléhal Karlínský přístav plný lodí. Umístění nákladového nádraží zde nebylo náhodné. Sloužilo mimo jiné pro zásobování Prahy. Proto bylo umístění vedle tehdy frekventovaného přístavu logické. Přístav ztratil význam po přeložení koryta Vltavy o několik set metrů na severozápad kolem roku 1926. Rameno s přístavem bylo zaslepeno a postupně až do padesátých let 20. století zasypáváno. Říká se, že prý jsou v něm uloženy i zbytky po demolici Stalinova pomníku na Letné. Do dnešní doby se z něj zachovalo jen vybavení v některých domech v Pobřežní ulici, které sloužily jako zázemí přístavu. Nezachovala se ani vlečka karlínského přístavu využívaná rovněž libeňskou loděnicí. Slepé rameno přístavu trať na Rohanský ostrov překonávala po železničním viaduktu při výjezdu z přístavu, před ním byla v letech 1895 – 1961 umístěna i zastávka Praha-Karlín přístav.

Nákladové nádraží bylo velmi frekventované, vždyť již od vzniku trati šlo o důležitou zásobovací trasu pro centrum Prahy. V jeho areálu se nacházelo šest skladových hal, které se lišily svou velikostí a využitím. Jejich prostřednictvím byly zásobovány obchody a firmy sídlící v centru Prahy. Nejprve formani se svými povozy, později řidiči s nákladními vozy si zde vyzvedávali své zboží a rozváželi ho po Praze. Doprava samozřejmě plynula i opačným směrem, takže se železniční vagony plnily zbožím vyváženým z Prahy a Prahu opouštěly ve vlacích tažených lokomotivami z již zmíněného depa za Negrelliho viaduktem. Další důležitou funkcí nádraží byla obsluha přilehlých vleček, ať už vlečky do libeňských loděnic, nebo do strojíren Ruston.

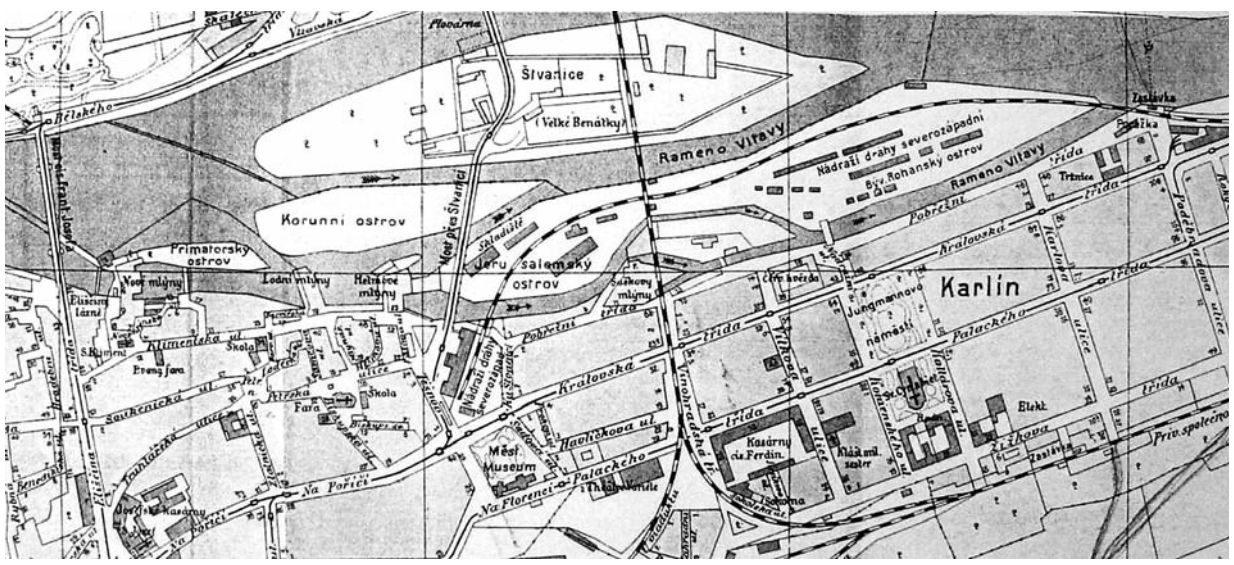
Trať na nádraží Praha-Těšnov byla pro osobní přepravu uzavřena 1. července 1972. To však neznamenalo úplné zastavení provozu. Do depa na Těšnově jezdily zbrojit parní lokomotivy až do února 1973. Nákladní vlaky až do roku 1984 obsluhovaly nejen nákladový obvod na Rohanském ostrově, ale i stanici Praha-Libeň dolní nádraží. Vozbu manipulačních vlaků zajišťovalo depo v Libni například „karkulkami" řady T 444.0. K významným přepravcům, pro které „dráha" přistavovala vozy, patřily například Uhelné sklady, národní podnik Ovoce-zelenina nebo Obchodní domy Prior. Do nákladového obvodu na Rohanském ostrově také zajížděly osobní soupravy k provoznímu ošetření. Hlavním důvodem ukončení nákladní dopravy do Karlína v roce 1984 byla výstavba metra na Palmovce. Zde bylo v té době zbouráno mnoho bloků domů, vzniklo zde autobusové nádraží a v místech bývalé železniční tratě vznikla tramvajová trať, takže pro železniční koleje zde již nebylo místo. Betonárka Metrostavu byla umístěna také na Rohanském ostrově, v té době již obrovské nevyužité ploše vzniklé po přeložení koryta Vltavy. A tak trať svým provozem pro Metrostav sama napomohla své zkáze.

Výpravní budova ve stanici Praha-Těšnov také dopadla neslavně. V prosinci 1972 byl zbořen severní spojovací trakt, v květnu 1974 odstřelen severní pavilon a 16. března 1985 byla budova srovnána se zemí. I přesto, že trať vedla poměrně hustou městskou zástavbou, dodnes můžeme najít celou řadu pozůstatků, které ji připomínají. Ale ty už budete muset najít sami.

Text: Petr Říha, Michal Roh

Karlínský přístav a nákladové nádraží Rohanský ostrov
Foto: autor neznámý, sbírka: Petr Říha

A takhle to na Rohanském ostrově vypadá dnes. **Foto: Michal Roh**



Mapa Rohanského ostrova v roce 1910 **Sbírka: Petr Říha**

Foto měsíce

„Od retra k rypadlu", tak nazval svojí fotografii **Pavel Suk** a my jsme se rozhodli ji vybrat jako březnové foto měsíce. Škoda, že na volné koleji nestojí třeba ještě Vectron ☺

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