

Přejeme příjemné čtení

Červnové vydání našeho interního magazínu bude opravdu pestré. Na co bychom vás chtěli nalákat? Odložíme na chvíli starosti, které nám přinesla koronavirová krize a seznámíme čtenáře s několika zajímavými přepravami, které ČD Cargo v uplynulých dnech zrealizovalo. A budete se divit, neboť se dozvíte, že dokážeme zajistit i leteckou přepravu. Naším zákazníkem v tomto případě byla Armáda České republiky, tradiční obchodní partner, a je potěšující, že dokážeme naplnit všechny jeho požadavky. Nejen vojenské přepravy má obchodně na starosti tzv. komodita ostatní. Její šéf Michael Andrlé nám v rozhovoru přiblíží, jak náročná byla realizace přepravy nových jednotek pro osobní dopravu z Polska do Itálie. Naším cílem je postupně čtenáře seznámit s náročnou prací obchodních manažerů v jednotlivých komoditách. ČD Cargo působí na plně liberalizovaném trhu, našimi konkurenty jsou nejen další železniční dopravci, ale v segmentu „jednotlivé“ samozřejmě i nákladní automobily. Díky dovednosti našich kolegů z obchodu však s konkurencí svádíme rovnocenný boj. Příkladem může být získání nových přeprav hnědého uhlí ze severních Čech na Balkán, o nichž se také dozvíte v červnovém Cargováku. Chybět nebudou ani pravidelné rubriky.

Michal Roh



V měsících dubnu a květnu probíhaly na železničním zkušebním okruhu u Velimi testovací jízdy našich nových lokomotiv TRAXX řady 388. Cílem zkoušek bylo provést měření elektromagnetické kompatibility před podáním žádosti k povolení zkušebního provozu po tratích Správy železnic. Nejprve jako zátěž posloužila souprava vozů Sggmrrs s MonTainery XXL loženými uhlím do elektrárny Chvaletice, kterou ke zkouškám poskytlo ČD Cargo. Při dalších jízdách vyššími rychlostmi posloužily jako zátěž osobní vozy ČD a zvláštní vozidla VÚŽ. Lokomotivy se nyní přesunou do SOKV Ústí nad Labem a brzy by měly zahájit zkušební provoz.

Foto: Michal Roh

Zajistit přepravu kolejových vozidel není jednoduché

OBSAH

03

Zkušební vykládka šterku a uhlí

Technologie Innofreight nabízí velice progresivní způsoby přepravy širokého spektra zboží.



06

Pára je živý organismus

To říká naše strojvedoucí Katarzyna Renata Martecíková z PJ Praha.



Kolejová vozidla na vlastních kolech, tak by se dal jednoduše shrnout název jedné z kapitol číselníku zboží NHM, který přesně zní „Vozidla a materiál pro železnice, pro jinou kolejovou dopravu a jejich části; dopravní signalizační a mechanická (též elektromechanická) zařízení.“ Uznáte sami, že z jednodušší definice je naprosto zřejmé, že se jedná o lokomotivy, osobní a nákladní vozy a další vozidla přepravovaná nikoliv vlastní silou, ale jako řazená ve vlaku. Toto zboží obchodně spadá do komodity „ostatní“.

Jedním z nejzajímavějších obchodních případů, který ČD Cargo v letošním roce realizovalo, byla přeprava motorových jednotek z polské Bydgoszce k příjemci v Itálii. Na podrobnosti k této přepravě jsme se zeptali Ing. Michaela Andrlého, vedoucího již zmíněné komoditní skupiny „ostatní“.

► Můžete nám krátce přiblížit, jaké vozidlo ČD Cargo přepravovalo?

Jedná se o třívozové motorové jednotky řady ATR220 vyráběné v polské lokomotivce PESA Bydgoszcz a určené pro italského dopravce Trenitalia. Cel-



Foto: archiv Ing. Michael Andrlé

kem by na základě objednávky z března 2018 mělo být vyrobeno 14 těchto jednotek, z nichž 10 bude v provozu na Sardinii. První jednotka označená ATR220Tr-045 byla do Itálie odeslána na začátku února, poslední má být dodána do ledna 2021. ČD Cargo zatím přepravilo dvě vyrobené jednotky.

► Kdo a jakým způsobem se na přepravě jednotek podílí?

Můžu s hrdostí říct, že na realizaci tohoto obchodu se podílí celá skupina ČD Cargo. Vozbu jednotky na území Polska zajišťuje dceřiná společnost CD Cargo Poland. V Petrovicích u Karviné jsme si zásilku převzali my jako ČD Cargo a na vlastní licenci ji, ve spolu-

práci s pobočkou ČD Cargo, Niederlassung Wien, dopravily až do rakousko-italské pohraniční přechodové stanice Tarvisio, kde si jednotku od nás převzal dopravce Mercitalia. Komplexnost nabídky byla jedním z faktorů, díky kterému jsme ve výběrovém řízení uspěli.

► Co takto náročnou přepravu předchází?

Zajistit takovou přepravu není vůbec jednoduché. Vždy tomu předchází po-

měrně zdlouhavá jednání mezi dopravci a zadavatelem zakázky, v tomto případě s firmami Transexpress a Mercitalia. Podle původního zadání měly být jednotky dopraveny až na ostrov Sardinie. S kolegy z Mercitalia jsme hledali možná řešení, která by umožnila dopravit jednotku do místa určení bez nutnosti jejího dělení a překládky z koleje. Nakonec jsme zadavateli předložili nabídku přepravy do přístavu Golfo Aranci.

Pokračování na str. 2



Za chvíli se spustil hustý déšť, ale to našemu Vectronu 383.002 rozhodně 11. února 2020 nebránilo v další přepravě nové jednotky PESA napříč Polskem.

Foto: Michal Roh ml.

Zajistit přepravu kolejových vozidel není jednoduché

Dokončení ze str. 1

Jde o přístav na Sardinii, kde lze vylodit kolejové vozidlo z lodi přímo na železniční koleje. Po moři vede do tohoto přístavu cesta z Villa San Giovanni, známého místa pro nakládku vlaků na lodě, přes Sicílii.

Nakonec došlo ke změně v zadání s požadavkem zajistit přepravu pouze do stanice Pisa S Ressorre. Škoda, podle původního zadání by šlo o daleko zajímavější přepravu. Po technické stránce bylo třeba fyzicky prověřit kompatibilitu náhradního spráhla Shaku s tažným hákem lokomotivy Vectron. V minulosti byl u podobných přeprav například některých lokomotiv problém s velikostí háku. Tady bylo vše v pořádku. Vzhledem k tomu, že šlo

o doprovázenou přepravu s činnými brzdami jednotky, nebylo potřeba dodávat další brzdicí vozy.

►► Jaká je budoucnost těchto přeprav?

Uvidíme, jak dodávky zkomplikují opatření týkající se zamezení šíření Covid-19. Itálie je přeci jen jednou z nejpostiženějších zemí. A ani konkurence nespí. O přepravu dalších jednotek mají zájem i jiní dopravci, zejména pak PKP Cargo, pro které je přeprava jednotek vyrobených v Polsku prestižní záležitostí. Nechme se tedy překvapit. Každopádně uděláme vše proto, aby i další jednotky zamířily do Itálie s ČD Cargo.

Díky za rozhovor
Michal Roh



První nová jednotka PESA zanedlouho opustí území naší republiky. V čele zvláštního vlaku mířícího do Tarvisia je Vectron 383.204 najatý od dopravce ZSSK Cargo. Foto: Milan Vojtek



Erich Nährer zachytil první vlak CZ-ITA u stanice Wartberg im Mürztal.

CZ-ITA nové přímé spojení do Itálie

V pátek 29. května ve 3 hodiny ráno se z železniční stanice Brno-Maloměřice vydal na cestu nový přímý vlak společnosti ČD Cargo spojující Českou republiku s Itálií, vlak CZ-ITA, nebo chcete-li „Číta“.

Výchozí stanicí nového vlaku je Brno-Maloměřice, v Břeclavi vlak dobírá další zásilky zejména ze severní Moravy a Polska a poté pokračuje, samozřejmě na licenci ČD Cargo přes Rakousko do pohraniční přechodové stanice Tarvisio a dále do cílové stanice Udine. Tuto trasu vlak CZ-ITA

zvládne za cca 20 hodin. Prozatím je možné využít dva odjezdy z Brna a Udine týdně.

Vlak je určen pro přepravu konvenčních i kontejnerových zásilek. Do vlaku mohou být v Brně a Břeclavi zařazeny jak jednotlivé vozové zásilky, tak skupiny vozů. Zákazníkům samozřejmě nabízíme i zajištění předcházející nebo navazující železniční a silniční dopravy. V době koronavirové krize se velmi osvědčil model přepravy hutních výrobků po železnici z Itálie do Ostravy. Zde bylo zboží přeloženo na nákladní automobily a roz-

vezeno ke konečným příjemcům nejen v České republice, ale i v Polsku. Příjemci zboží totiž velmi často nedisponují vlečkou a toto je jediný možný způsob, jak zboží alespoň v části trasy přepravit po železnici. Ukázalo se také, že přeprava z Itálie s ČD Cargo je cenově i časově plně srovnatelná s přepravou po silnici. Další důvod, proč očekáváme postupný nárůst objemů v této relaci. Zákazníkům brzy nabídneme i další možnosti, třeba variantní odjezd vlaku CZ-ITA z Českých Budějovic.

Michal Roh

ČD Cargo ve vzduchu



Antonov An-124-100M právě přistál na pardubickém letišti.

Foto: Michael Andrie

Ve čtvrtek 4. června 2020 ve večerních hodinách došedl na přistávací plochu letiště v Pardubicích letoun Antonov An-124-100M. V jeho nákladovém prostoru se ukrývala vojenská technika, která byla nasazena v rámci mise Armády České republiky (AČR) v Mali. V této africké zemi působí AČR dlouhodobě a v současné době přebírá velení výcvikové mise od portugalských vojáků.

A pokud si kladete otázku, co má s výcvikovou misí společného ČD Cargo, pak vězte, že naše společnost pro Armádu České republiky návrat vojenské techniky komplexně zajistila, včetně letecké přepravy. Stalo se tak na základě uzavřené rámcové do-

hody „Strategická kombinovaná přeprava“. Jsme dlouholetým partnerem AČR i dalších armád uskupení NATO a splňujeme všechny náročné kvalifikační podmínky kladené na dodavatele vojenských logistických služeb.

Výše uvedená rámcová dohoda je jednou z trojice rámcových dohod uzavřených mezi ČD Cargo a AČR (Ministerstvo obrany), na jejichž základě se realizují vnitrostátní a mezinárodní železniční doprava a nově i doprava letecká. Všechny tři byly uzavřeny na základě řádného výběrového řízení. Dodejme, že se nejedná o první plnění v rámci této dohody. V loňském roce jsme na jejím základě komplexně zajistili logistiku návratu českých jed-

notek z vojenského cvičení ve výcvikovém prostoru Rukla v Litvě. Zajistili jsme přepravu kontejnerů po silnici z místa výcviku do terminálu v Kaunasu, zde jejich překládku na vozy širokého rozchodu a po „široké“ přepravě i překládku na normální rozchod šestokoi, kde byl transport doplněn kolovou technikou. Ve vlaku byly samozřejmě zařazeny i osobní vozy s vojáky. Tentokrát jsme však vojákům dokázali, že umíme zajistit přepravu nejen po železnici, ale i letecky. Rada Evropské unie prodloužila trvání výcvikové mise až do roku 2024 a ČD Cargo je připraveno splnit jakékoliv další požadavky.

Michal Roh

Zkušební vykládka nových nástaveb

Technologie InnoFreight představuje jeden z velice inovativních způsobů zajištění přeprav zboží po železnici. ČD Cargo tuto technologii nabízí svým zákazníkům již 15 let. Spektrum komodit, pro které je tento inovativní systém vhodný, se postupně rozšiřoval a co je důležité, stále rozšiřuje.

Novinkou nedávné doby je nasazení výsypných nástaveb, tzv. RockTainerů na přepravu vápence z Lomů Mořina

do severočeských elektráren. Jedná se o tzv. RockTainer ORE.

28. května 2020 byl tento typ nástaveb vyzkoušen na přepravě uhlí z dolů v Bílině do uhelných skladů společnosti EXPOL v Hradci Králové. Sem je hnědé tříděné uhlí v různých frakcích naváženo zpravidla ve výsypných vozzech řady Falls. RockTainer ORE by pro zákazníky, kteří disponují hlubinným výklopníkem, mohly být také zajímavou alternativou mimo jiné i pro

možnost dělené vykládky. Samotná vykládka proběhla bez závažnějších nedostatků, větším problémem se ale ukázala nižší ložná hmotnost nástaveb proti vozům klasické stavby. Další nevýhodou je nutnost vykládky nástaveb za použití stlačeného vzduchu z posunujícího hnacího vozidla nebo kompresoru. Tyto dva faktory by v konečném důsledku pro zákazníky znamenaly navýšení jednotkové ceny za přepravu a tím i zhoršení konkurenceschopnosti přepravy po železnici.

Jinou variantu výsypných nástaveb představují RockTainer INFRA. Ty, jak už je z názvu patrné, slouží především pro přepravy sypkých substrátů na infrastrukturní stavby. Jedná se o novinku, která je doposud využívána pouze v Rakousku a ČD Cargo mělo možnost, díky dlouhodobé perfektní spolupráci s firmou InnoFreight, ji představit svým zákazníkům. V první fázi se jednalo o stavební firmy, které s ČD Cargo spolupracují a které jsou zároveň zhotoviteli významných železničních infrastrukturních staveb. Jednalo se například o firmy Swietelsky Rail CZ, PEDASTA dopravní stavby, Metrostav, Aquasys, Remex CZ, Chládek & Tintěra Litoměřice, N+N – Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice,



Zkušební vykládka kameniva z RockTaineru INFRA v Praze-Vršovicích
Foto: Michal Roh



Zkušební vykládka uhlí v Hradci Králové

Foto: Martin Boháč

STRABAG Rail a VIAMONT Servis. První vzorová vykládka se uskutečnila 4. května 2020 na stavbě v pražských Vršovicích, další pak následovaly v Ústí nad Labem, Strunkovicích nad Blanicí a ve Skleněm nad Oslavou.

Technologie se skládá z Innovozu řady Sggrs, dvou nástaveb RockTainer INFRA, kryté obslužné plošiny, dvou žlabů a kabelového kanálu. Výhodami

nového systému jsou jak větší ložná hmotnost a tím i efektivita přeprav, tak i jednoduchá obsluha hydraulického vykládacího systému. Ten umožňuje celou řadu variant sypaní kameniva, což je na železničních stavbách zvláště důležité. V blízké budoucnosti by tato technologie mohla nahradit část starších výsypných vozů řady Faccs.

Michal Roh

Přepravy uhlí v kombinaci vlak – loď

Bohatství a prosperita Čech a Moravy byly od 19. století založeny na rozsáhlých ložiscích uhlí. K nejkvalitnějšímu hnědému uhlí patří to těžené v dole Bílina. Postupnou modernizací české ekonomiky a přechodem k ekologičtějšímu vytápění pozvolna klesá jeho spotřeba u nás. Zájem o něj ale stále projevují zahraniční odběratelé, mimo jiné na jihovýchodě Evropy. Zde náš vysoce výhřevný bílinský ořech s nízkým obsahem síry a popela vytlačuje méně kvalitní uhlí z místních zdrojů, popřípadě ze zámoří. A jak je uhlí na Balkán dopravováno?

technologie, při které byla zvolena kombinace železniční a vodní dopravy.

Malý exkurs do minulosti:

V letech 1977 – 1996 byla tímto kombinovaným způsobem zásobována elektrárna Chvaletice. Z dolů v severních Čechách bylo uhlí vlaky odváženo do Vaňova, resp. Prosmyk a odtud pak tlačnými soulodími proti proudu Labe do Chvaletic. Ročně se jednalo asi o 2,5 mil. tun paliva.

V květnu tohoto roku se ČD Cargo podílelo na zcela novém obchodním případu. Jednalo se o vývoz 8 tisíc tun hnědého uhlí ze Severočeských dolů do Srbska. Zcela nová byla i přepravní

Celý kontrakt byl rozdělen na dvě části. Každá část představovala přepravu tří ucelených vlaků o netto hmotnosti 4 tisíce tun v relaci Světec – Bratislava-Pálenisko, překládku na



V čele prvního vlaku do Bratislavy stanula 4. května 2020 lokomotiva 163.257.

Foto: Michal Roh



Překládka uhlí v přístavu Bratislava-Pálenisko

Foto: BUDAMAR SOUTH

tlačnou říční sestavu (tlačný remorkér + 4 čluny) v bratislavském přístavu společnosti Slovenská plavba a přístavy a následnou přepravu po Dunaji ke konečnému odběrateli. Plavba do Srbska trvá cca 5 dní, až do přístavu Constanta na břehu Černého moře se bratislavské čluny dostanou za necelé dva týdny. Na přepravu byly nasazeny vysokostěnné vozy ČD Cargo s kovovou podlahou, aby byla umožněna bezproblémová překládka drapaků v přístavu. S ohledem na termín odplutí loď musela být přeprava realizována v režimu just in time. Sledovat zásilku při její přepravě po železnici problém není, ale méně známý je i fakt, že stejným způsobem lze sledovat i říční čluny (www.marinetraffic.com).

Kombinovaná technologie železnice – voda byla zvolena z několika důvodů. Tím hlavním byla asi výrazná dopravní omezení na síti Srbských železnic.

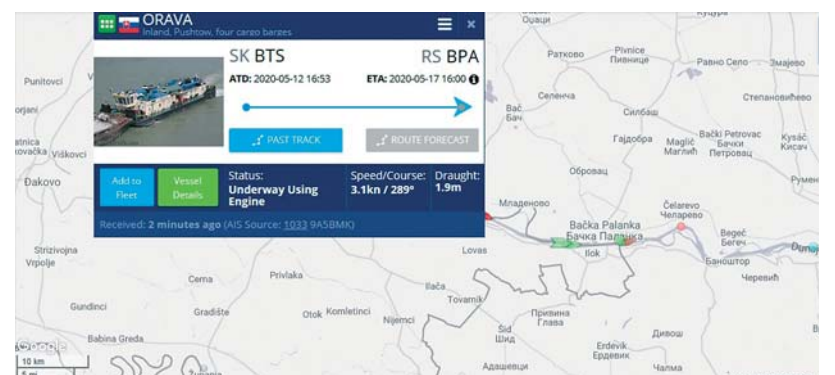
V současné době probíhají rozsáhlé stavební práce na hlavním koridoru mezi Subotici a Bělehradem a přepravit tak zboží tímto směrem je komplikované. Nákladní vlaky musí při výluce využívat méně kapacitní jednokolejné a neelektrifikované tratě, což nejen že prodlužuje čas přepravy, ale má to samozřejmě i nepříznivý vliv na oběh

souprav. Nezanedbatelnou roli při rozhodování sehrál i fakt, že Srbské železnice mají velice špatnou platební morálku ve vztahu k poplatkům za používání vozů.

Obchodní případ byl zrealizován díky výborné spolupráci ČD Cargo se společností CARBOUNION BOHEMIA, resp. Carbosped. Ta se ročním přepravním objemem okolo 4 mil. tun řadí k našim nejvýznamnějším zákazníkům. Spolupráce se dnes neomezuje jen na přepravy pevných paliv, ale i dalších komodit, jako například dřeva a dalších. Ani tentokrát ČD Cargo nezklamalo a obchod mohl být zrealizován k plné spokojenosti zákazníka.

Nejednalo se však o první přepravu tohoto typu. Již několik let je s ČD Cargo přes bratislavský přístav expedováno do Srbska černé uhlí z Ostravsko-karvinského revíru. Technologie je tedy životaschopná a cenově i technologicky konkurenční k přímé železniční přepravě. Je možné ji využít nejen pro přepravu hromadných substrátů, ale i dalších druhů zboží. Omezení na srbské infrastrukturu budou totiž železniční provoz ovlivňovat ještě několik let.

Michal Roh



Tlačné soulodí Orava míří do Srbska

Představujeme lokomotivy ČD Cargo (30.) Lokomotivy řady 742.71

Již minule jsme se zmínili o tom, že lokomotivní park motorových lokomotiv ČD Cargo je tvořen převážně řadou 742. I když jde o výborné a spolehlivé lokomotivy, udržet je v provozu je díky jejich stáří stále složitější. Zvýšená poruchovost a nedostatek náhradních dílů se musí projevovat. Dlouhodobě nevyhovující situace u této řady je řešena několika způsoby, ale hlavně je přestavba odstavených lokomotiv řady 742 výrobcem CZ Loko na lokomotivy 742.71.

Co lokomotivy 742.71 na první pohled odlišuje od řady 742, jsou snížené kapoty. Původní vysoké kapoty byly asi nejkritičtější vlastností předešlé řady, výhled z kabiny strojvedoucího je kvůli nim dost omezený, což má významný vliv na bezpečnost provozu. Proto byly u řady 742.71 kapoty sníženy a ze stanoviště strojvedoucího umístěného nahoře mezi nimi je nyní mnohem lepší výhled. Pro zajištění doko-

Pojezd lokomotivy zůstal původní, je tedy téměř stejný, jako u lokomotiv 742. Je tvořen dvěma dvounápravovými podvozky. Hlavní rám je na podvozcích uložen na pryžokovových sloupcích. Podélné síly se z podvozků do rámu při použití sloupců přenáší tažným čepem. Nápravová ložiska jsou uložena v kyvných ramenech. Kyvná ramena jsou spojena čepem uloženými v pouzdrových pružinách s rámem podvozku, který je svařen ze dvou podélníků a jednoho příčnicku ve tvaru „H“ – koncepce ČKD. Dva stejnosměrné trakční motory v každém podvozku jsou uloženy na tlavových kluzných ložiskách na nápravě. Závěsy trakčních motorů jsou zajištěny do příčky v rámu podvozku pomocí sestavy vinutých pružin. Vypružení dvojkolí je vinutými pružinami se souběžně řazenými hydraulickými tlumiči na konci kyvných ramen, které působí ve svislém směru. Také hlavní rám lokomotivy je převzat z původní lokomo-



Po nasazení lokomotivy řady 742.71 na obsluhu vlečky kontejnerového překladiště v Mělníku došlo k výraznému omezení hluchosti provozu.

Foto: Michal Roh

nalého výhledu má kabina velkou čelní plochu prosklenou bezpečnostními skly s negativním sklonem. Součástí výbavy kabiny strojvedoucího jsou odkládací skříňky, chladnička nápojů, mikrovlnná trouba, zásuvka 230 V AC, nezávislé topení Webasto a klimatizace Ekoklima. Kabina je zvukově i tepelně izolována.

tivy bez podstatných změn, s provedením nezbytných úprav pro zabudování nových agregátů a kapot. Pouze na obou čelech hlavního rámu je provedena změna spočívající v dosazení nového čelníku a úpravě pro dosazení deformačních prvků za nárazníky.



Prozatím poslední trojice dodaných lokomotiv (742.714 – 716) je nasazena na výkony v obvodu PJ České Budějovice.

Foto: Michal Roh ml.

Hnací agregát je tvořen spalovacím motorem Caterpillar 3508C a trakčním alternátorem Siemens 1FC2 560-6. Připojení soustrojí je provedeno přišroubováním statoru trakčního alternátoru přes pružnou spojku. Motorgenerátor je pevně spojen s mezirámem, který je pomocí pryžokovových silentbloků uložen na hlavním rámu lokomotivy. Spalovací motor Caterpillar 3508C je čtyřdobý vznětový osmiválec s přímým vstřikem paliva, vybavený rozvodem ventilů OHV. Chladicí soustava motoru je kapalinová, dvouokružová, s uzavřeným oběhem a bypassy. Součástí chladicího systému spalovacího motoru je nezávislý teplovodní agregát, který slouží k přehřevu spalovacího motoru. Motor splňuje emisní limity EU Stage IIIA.

Lokomotiva je vybavena pneumatickou, elektrodynamickou a ruční zajišťovací brzdou. Pneumatická brzda je systému DAKO-GP. Samočinná průběžná brzda DAKO GP se skládá z brzdového rozváděče DAKO-CV1nD10-L, dvou tlakových relé DAKO TR4.2 a elektricky řízeného brzdiče DAKO-BSE2, který je ovládán ovládací HH 222 z obou pultů strojvedoucího. Přímočinná brzda je elektricky řízena a ovládána ovládací HH 228. Doplněná brzda slouží k doplnění účinku EDB. Ovládání brzd zajišťuje řídicí systém lokomotivy v závislosti

na nastavení EDB. Do brzdového systému je dosazeno také protismykové zařízení, které zajišťuje v případě zablokování dvojkolí při brzdění jeho odbrzdění prostřednictvím vypouštěcích ventilů až do obnovy valení.

Na lokomotivě se při brzdění uplatňuje tzv. součinnost brzd. Způsob ovládání brzd lokomotivy vychází z nadřazenosti pneumatických brzd nad elektrodynamickou brzdou, s možností ovládání elektrodynamické brzd samostatně, nebo v závislosti na velikosti zabrzdění samočinnou brzdou. Zdrojem stlačeného vzduchu pro pneumatickou výzbroj je lamelový kompresor Mattei M 86J poháněný elektrickým AC motorem. Vzduchové potrubí na lokomotivě je vyrobeno z nerezových ocelových trubek.

Řídicí systém lokomotivy je od firmy MSV Elektronika. Řídicí systém ovládá na základě informací z čidel proudů, napětí, otáček, skluzu a zadaných parametrů buzení trakčního alternátoru tak, aby bylo dosaženo požadovaného průběhu zatěžovacích charakteristik. Také zajišťuje spínání stykačů pro režim jízdy, zeslabeného buzení a elektrodynamické brzdy. Dále zajišťuje ovládání ventilů prepínače směru, ovládání spalovacího motoru, pomocných obvodů (pískování, otevírání žaluzií atd.) a diagnostiku lokomotivy. Umožňuje i vícenásobné řízení napříč mezi řadami lokomotiv 742.71, 744.1, 753.6 a 753.7. Lokomotivy jsou z výroby vybaveny zabezpečovacím zařízením Mirel VZ 1 a ETCS L2.

ČD Cargo si objednalo přestavbu 50 lokomotiv, odběr 30 lokomotiv je garantován. V současnosti je vyrobeno 5 lokomotiv a průběžně přibývají další. Dislokovány jsou v PJ Praha a v PJ České Budějovice, o jejich údržbu se stará SOKV České Budějovice. V budoucnu, až jich bude vyrobeno více, je budeme potkávat po celé České republice.

A jak vidí novou lokomotivu naši strojvedoucí, se můžete podívat zde:



Petr Říha



Stanoviště strojvedoucího lokomotivy řady 742.71

Foto: Petr Říha



V květnu letošního roku bylo možné se s lokomotivami řady 742.71 setkat na vlacích odvázejících hlínu z Prahy k uložení do Nového Strašecí.

Foto: Michal Roh ml.

Základní technické údaje řady 742.71

Výrobce	CZ LOKO
Označení	742.71
Rok výroby	2019 – ??
Počet kusů	50
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání dvojkolí	Bo' Bo'
Přenos výkonu	elektrický, AC/DC
Maximální rychlost	100 km/h
Spalovací motor	Caterpillar 3508C
Jmenovitý výkon	1 000 kW
Trakční alternátor	Siemens 1FC2 560-6
Trakční motory	TE 015/TDM 5003
Hmotnost ve službě	70 t
Tažná síla (maximální/při trvalém výkonu)	204/128 kN
Výkon EDB	970 kW
Délka přes nárazníky	13 820 mm

Spolupráce se středními školami (9.)

Střední škola technická a obchodní Olomouc

V dalším díle našeho seriálu se vrátíme opět na Moravu. V hanácké metropoli Olomouci sídlí na adrese Kosinova 4 Střední škola technická a obchodní. Je zaměřena na výuku v elektrotechnických, strojírenských a obchodních oborech. Nabízí učební i maturitní obory, nástavbové a také večerní studium, ve kterém si posluchači mohou doplnit vzdělání. Dále škola nabízí zkrácenou formu studia, ve které mohou uchazeči za určitých podmínek získat výuční list za jediný školní rok. Škola dále vzdělává uchazeče v systému tzv. „Profesních kvalifikací“. Jejím zřizovatelem je Olomoucký kraj. Motto školy zní: Život může být snadný, pokud se v něm správně zorientujete!



Hlavní budova školy

Foto: Tomáš Jelínek

Historie

Počátky drážního vzdělávání v Olomouci se datují již od roku 1926. V roce 1952 byla zřízena Učňovská škola č. 1 v Olomouci, která zajišťovala teoretickou výuku pro učňovský dorost řady podniků, včetně tehdejších ČSD. Praxe se uskutečňovala ve střediscích praktického vyučování jednotlivých podniků. Od roku 1984 pak vzniklo Střední odborné učiliště se železniční profilací Olomouc a to spojením UŠ a SPV podniku ČSD (až do roku 1992). V průběhu let se postupně měnila nejen vzdělávací nabídka, ale i název školy. Od 1. září 2006 nese název Střední škola technická a obchodní, Olomouc, Kosinova 4.

Sídla a obory

Hlavní budova školy, kde se uskutečňuje teoretická výuka, se nachází v ulici Kosinova 4. Odborný výcvik probíhá na pracovišti dílen na adrese U podjezdu 11, což je bývalé středisko prak-

tického vyučování ČSD. Součástí školy je i domov mládeže pro žáky dojíždějící ze vzdálenějších míst, který se nachází na třídě 17. listopadu. Budovy školy prošly v nedávné minulosti úpravami a rekonstrukcemi. Byla dokončena stavba nových dílen sloužících k výuce odborného výcviku elektrotechnických oborů. Vybudováno bylo také nové pracoviště školního pneuservisu vybavené odpovídající technikou. V hlavní budově proběhla kompletní rekonstrukce elektrorozvodných a datových sítí s moderní technologií ovládnutí a řízení provozu. Odborné pracoviště elektrolaboratoř byla vybavena novými špičkovými měřicími přístroji a výuko-

vými sadami. Byly také položeny základy nové laboratoře telekomunikační techniky. Nespornou výhodou studia na škole je komplexnost vzdělávací nabídky. Obory vzdělávání škola nabízí jako tříleté učební zakončené výučním listem, čtyřleté maturitní obory, dvouletá nástavbová denní studia pro absolventy s výučním listem a tříletá večerní nástavbová studia zakončená maturitní zkouškou.

Maturitními obory jsou: *Mechanik strojů a zařízení, Mechanik elektrotechnik se zaměřením na silnoproudou elektrotechniku nebo výpočetní a elektronické systémy, Telekomunikace, Obchodník.*

Nástavbové obory *Mechanik elektrotechnik a Podnikání lze studovat v dálkové formě studia.*

Učebními obory jsou: *Mechanik opravář motorových vozidel, Elektrikář-silnoproud, Spojový mechanik.*

Odborný výcvik

Odborný výcvik probíhá ve specializovaných dílnách vybavených podle zaměření. Těmi jsou silnoproudá elektrotechnika, slaboproudá elektrotechnika, měřicí laboratoře, svařovna, dílny CNC obrábění, soustružna, dílny pro strojírenskou výuku, automechanická dílna s pneuservisem. V rámci odborného výcviku využívají žáci oborů Telekomunikace a Spojový mechanik laboratoř telekomunikací v budově školy. Žáci mají v 1. a 2. ročníku odborný výcvik v dílnách školy, ve vyšších ročnících probíhá odborný výcvik na externích pracovištích partnerských firem, se kterými škola udržuje přímý kontakt. Jedná se o přibližně 130 firem a podniků v Olomouci a blízkém okolí. Důkazem spolupráce jsou zajímavé pobídky v podobě stipendijních programů, které spolupracující firmy nabízí.

Aktivity a úspěchy školy

Škola se zapojuje do vzdělávacích projektů, mnohé z nich již úspěšně realizovala a ukončila. Projekty byly a jsou zaměřeny zejména na vzdělávání žáků, pedagogů či zaměstnanců partnerských firem. Hlavním úkolem je vždy splnění hlavních cílů projektu a přínosem pak možnost vybavit odborné učebny, laboratoře, třídy i dílny odborného výcviku odpovídající špičkovou nejmodernější technikou a využít ji i po skončení realizace projektu dále ve výuce.

Žáci se zapojují také do nejrůznějších soutěží, kde si ověřují své znalosti a dovednosti získané při odborném výcviku nebo v rámci praxí ve firmách. V předchozích třech letech se žáci zúčastnili celostátní soutěže T-profi, ve které jde o spolupráci partnerské firmy, střední a základní školy. Každoročně se škola účastní soutěže pro elektrikáře silnoproudu. Zde žáci školy obsazují pravidelně první příčky, nejnak tomu je i v soutěžích zaměřených na programování v Autocadu. Velmi atraktivní a žádanou aktivitou a doplňkem v rámci studia jsou exkurze, které škola připravuje pro žáky v partnerských firmách, a také přednášky odborníků, např. pedagogů vysokých škol.

Škola se zúčastnila soutěže středních a vysokých škol s názvem Škola doporučená zaměstnavateli. V této soutěži hlasovalo více než 380 zaměstnavatelů z celé republiky. A v rámci Olomouckého kraje se škola umístila na výborném 3. místě!

Velkým překvapením pro pedagogy byl zájem studentů o vzdělávání touto formou. Z jejich reakce vyplývá, že úkolů a učení mají mnohdy více, než při standardní výuce. Myslím, že spousta rodičů zjistila, jak náročné je v některých případech přimět jejich děti ke vzdělávání a snad to i změnil některé jejich názory na naši práci.

ČD Cargo spolupracuje se školou zejména při dnech otevřených dveří, kde představujeme náš profil a budoucím studentům přibližujeme možnosti zaměstnání po studiu. V loňském roce jsme zorganizovali ve spolupráci s ČD exkurzi v DKV Olomouc, kde si studenti mohli prohlédnout opravy hnacích vozidel a vagonů pro osobní dopravu. Mohli vidět, jak se v depu opravují elektronické součástky a nahlédli také na provádění revize elektroinstalace na stanovišti strojvedoucího. Viděli, jaké úsilí je třeba při opravě sběrače po požáru a zhlédli i prostory myčky. Ve škole jsme uspořádali také besedu, kde jsme debatovali se žáky 3. ročníků. Vysvětlili jsme pro-

Plnění úkolů kontrolovat jde, je to ovšem pro pedagogy náročnější, neboť si s žáky neustále vyměňují maily, posílají opravené a přepracované úkoly. V odborném výcviku je to pochopitelně zcela nemožné.

► Jde vůbec nějak kontrolovat splnění úkolů, které žákům zadáváte, popř. jak to řešíte?

► Řekněte, co v této situaci odborný výcvik, ten je vzhledem k opatřením



Výuka odborného výcviku

Foto: archiv školy

ces, jak se z elektrikáře lze stát strojvedoucím a s jakými dalšími pracovními pozicemi naše firma realizuje železniční nákladní dopravu a přepravu.

V složité situaci způsobené koronavirovou nákazou jsme se zeptali jednoho z učitelů, Ing. Petra Orsága, jak škola, žáci a učitelé zvládají vzdělávání tzv. na dálku.

► Jak se škola, popř. vy sám vypořádáváte se situací nutnosti vzdělávání na dálku?

Vzdělávání na dálku je v současné situaci nezbytné, avšak v odborném výcviku velmi náročné, neboť si žáci mají hlavně osvojit pracovní kompetence spojené s jejich oborem.

► Jaké nástroje používáte k dálkovému případně on-line vzdělávání?

Naše škola využívá různé formy vzdělávání a nejspíše si každý z kolegů našel tu svou cestu. Ve větší míře je u nás využíván MS Teams, prezentace a podporná literatura pro žáky.

► Jak na situaci a jinou formu vzdělávání reagují žáci, případně jejich rodiče?

úplně zastaven, lze to nějak nahradit?

Uzavření škol se týkalo všech jejich částí, a to i odborného výcviku. Doplnění znalostí a osvojení pracovních kompetencí se musí rozmělnit do vzdělávání v příštím a možná posunem i v dalším školním roce, neboť v mnoha případech na sebe kompetence navazují. Jiná situace je u končících ročníků, kteří si již od rozvolnění přicházejí opakovat praktické dovednosti vedoucí k úspěšnému složení jejich praktických částí zkoušek.

Myslíte, že se s novým školním rokem začne zase „jako postaru“?

U žáků prvních ročníků se to snad podaří. U těch, kteří již studiem procházejí, se to teprve uvidí.

Máte na závěr nějaký vzkaz či přání?

Nám všem bych popřál, aby se situace co nejdříve vrátila do normálu, žákům posledních ročníků mnoho úspěchů při zkouškách a v jejich dalším osobním a profesním životě a budoucím žákům úspěchy při studiu.

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

Tomáš Jelínek



Budova, ve které je probíhá odborný výcvik.

Foto: Tomáš Jelínek

Netradiční novinkou je obor *Elektrikář – silnoproud* ve zkráceném jedno-ročním studiu, jehož výsledkem je získání úplné profesní kvalifikace v tomto oboru. Tato možnost ale platí jen pro zájemce, kteří jsou už vyučeni v jiném oboru nebo ukončili úspěšně maturitní studium. V rámci učebních osnov maturitních oborů se realizuje souvislá odborná praxe. Žáci pracují na různých projektech. V minulosti tak vznikly zajímavé výrobky z rukou žáků – například školní buggy, malotraktor nebo realizace různých druhů sítí a instalací. Reálné obchodování se pak učí žáci oboru obchodník v rámci tzv. fiktivní firmy.

tického vyučování ČSD. Součástí školy je i domov mládeže pro žáky dojíždějící ze vzdálenějších míst, který se nachází na třídě 17. listopadu. Budovy školy prošly v nedávné minulosti úpravami a rekonstrukcemi. Byla dokončena stavba nových dílen sloužících k výuce odborného výcviku elektrotechnických oborů. Vybudováno bylo také nové pracoviště školního pneuservisu vybavené odpovídající technikou. V hlavní budově proběhla kompletní rekonstrukce elektrorozvodných a datových sítí s moderní technologií ovládnutí a řízení provozu. Odborné pracoviště elektrolaboratoř byla vybavena novými špičkovými měřicími přístroji a výuko-

tického vyučování ČSD. Součástí školy je i domov mládeže pro žáky dojíždějící ze vzdálenějších míst, který se nachází na třídě 17. listopadu. Budovy školy prošly v nedávné minulosti úpravami a rekonstrukcemi. Byla dokončena stavba nových dílen sloužících k výuce odborného výcviku elektrotechnických oborů. Vybudováno bylo také nové pracoviště školního pneuservisu vybavené odpovídající technikou. V hlavní budově proběhla kompletní rekonstrukce elektrorozvodných a datových sítí s moderní technologií ovládnutí a řízení provozu. Odborné pracoviště elektrolaboratoř byla vybavena novými špičkovými měřicími přístroji a výuko-

POZVÁNKA

VYŠŠÍ ODBORNÁ ŠKOLA A STŘEDNÍ ŠKOLA TECHNICKÁ
ČESKÁ TŘEBOVÁ

OSLAVY 75. VÝROČÍ ŠKOLY

25 - 26 | 9 | 2020

VDA

Zájmy a záliby zaměstnanců ČD Cargo (19.)

Pára je živý organismus

Před více než čtyřmi roky rozšířila řady našich zaměstnanců Katarzyna Renata Martečíková. Po absolvování školy a příslušného závěru se z ní stala strojvůdkyně – provozní jednotky Praha. Nyní jezdí především na elektrických lokomotivách, ale poznání má samozřejmě i na dieselové lokomotivy, na kterých také v Nymburce začínala.

Dnes se s Katkou nechceme bavit o práci, ale zajímá nás její, na ženu poměrně neobvyklý koníček. V současné době je totiž jedinou ženou – strojvůdkyní, která má v České republice oprávnění řídit parní lokomotivy.

► **I přesto, že jsme si o Vašich železničářských začátcích povídali již v listopadu 2016, připomeňte prosím čtenářům, jak jste se dostala k práci v ČD Cargo.**

Jsem železničářská rodina, proto jsem ani neměla moc práce s rozhodováním, jakou střední školu půjdu studovat. Vystudovala jsem nakonec obor zaměřený na železniční vozidla. S tátou jsme se pak domluvili, že zkusím štěstí jako strojvůdkyně. Zprvu to pro mne bylo nepředstavitelné, ale nakonec se mi ta myšlenka zalíbila a podala jsem si žádost u dopravce PKP Cargo (poznámka redakce – Katka pochází z Polska). Bohužel byla zamítnuta. Později jsem se přestěhovala do Čech a našla si jinou práci. Železnice mně však stále přitahovala, a tak když se naskytla pří-

ležitost, neváhala jsem a 1. března 2016 jsem nastoupila do ČD Cargo.

► **Nástup křehké ženy do „chlapské profese“ určitě nebyl jednoduchý. Jak Vás chlapi přijali?**

Máte pravdu, jednoduché to nebylo. Někteří budoucí kolegové se na mě dívali s despektem, jiní, a musím říct, že těch byla většina, se postupně osmělili a začali mne brát jako normálního partáka. Asi nejvíc jsem se v závěru naučila od kolegů, kteří na mne nebrali ohledy jako na ženu, ale naopak, nechali mne dělat úplně všechno samostatně. V březnu 2018 jsem nastoupila do kurzu strojvedoucích parních lokomotiv v České Třebové, kde jsem opět budila velkou pozornost a obdiv dalších patnácti účastníků.

► **S parními lokomotivami jste se ale určitě setkala mnohem dříve než v kurzu?**

Na „páře“ jsem se vozila už doma v Polsku. Můj děda jezdil na parních lokomotivách, jeho čtyři synové a nyní já. Jeden ze strýců dodnes jezdí s „párou“ v muzeu v Jaworzynie. Zde jsem se také poprvé setkala s partou, která se starala o „velkého býčka“. Aktivitu týkající se parních lokomotiv jsem poté rozvíjela především v Turnově se strojem 310.0134. Zde jsem také složila topičské zkoušky. Nakonec jsem se „zabydlela“ v Muzeu Českých drah v Lužné u Rakovníka. Tady se v rámci jedné party staráme o dvě parní lokomotivy – „všudybylku“ 354.195 a „heligon“ 414.096. S druhou jmenovanou



Foto: Josef Holec

je pak spojená i moje první samostatná jízda na „páře“ a v budoucím stroji mne můžete vidět asi nejčastěji. Ale ráda vyzkouším i jiné lokomotivy a snad se mi jednou splní i sen řídit velkého nákladního „štokra“. V partě je nás přes deset, z toho jsme tři strojvedoucí. Další kluci a děvče jsou topiči nebo v závěru na strojvedoucí.

Všichni společně se pak staráme o údržbu.

► **Máte topičské i strojvůdcovské zkoušky. Můžete nám obě profese krátce přiblížit?**

Topení je fyzicky velice náročná, ale i velice zodpovědná práce. Není to jen házení uhlí do kotle, jak by se mohlo

na první pohled zdát. Musíte vědět kdy přiložit, kolik uhlí, zohledňovat při tom traťové podmínky. Zatímco kotel velkých lokomotiv spolyká ohromné množství paliva, u malé „tristadesítky“ musíte mít pro přikládání mnohem větší cit. Pokud máte pocit, že topíte dobře, nesmíte si do toho nechat mluvit. Topič také hlídá stav vody, což je nesmírně důležité nejen z hlediska jízdy, ale i bezpečnosti. Přebírá a opakuje návesti, sleduje situaci na levé straně vlaku. Také práce strojvedoucího je fyzicky náročná. K ovládní rozvodů a regulátoru rovněž potřebujete dostatečnou sílu. Má také odpovědnost za celou lokomotivu, sleduje návěsti po pravé straně. Každopádně na parní lokomotivě, více než kde jinde, je důležitá souhra obou – strojvedoucího i topiče.

► **Jaký je to pocit řídit parní lokomotivu?**

S ovládním elektrické nebo motorové lokomotivy se to nedá srovnat. Na „páře“ je cítit každý pohyb. Cítíte okolo sebe vsudypřítomnou páru, oheň, teplo... Je to živý organismus, kterému musíte naslouchat, abyste ho správně ovládali. Je to i o souhře s topičem. Důležité je, aby strojvedoucí svým stylem jízdy topiče neodrovnal ☺, to by se na konci směny se zlou potázal. Spousta lidí má z parních strojů strach, ale zároveň je obdivují. Důkazem toho jsou mávající děti i dospělí na nádražích i podél tratí při parních jízdách. Také mám k parní lokomotivě respekt. Věřím však, když všichni v partě děláme dobře svoji práci, nemůže se nic stát.

Popřejme Katce další stovky kilometrů bez nehod a komplikací, a to nejen za regulátorem parní lokomotivy. A určitě za ní někdy přijedte do Lužné, příležitostí bude i v letošním roce dost.

Michal Roh

Konec manipulačních vlaků přes Zásmyky

S počátkem platnosti změny jízdního řádu v neděli 14. června 2020 došlo k ukončení trasování manipulačního vlaku 84225 Uhlířské Janovice – Kouřim/84226 Kouřim – Kolín přes úvrat v Zásmutkách a téměř přesně na den se uzavřela sedmiletá historie, která začala v červnu 2013.

Toho měsíce se Českou republikou prohnaly ve třech navazujících vlnách devastující povodně. První trvala od 29. května do 5. června po několika-denním dešti především v oblasti středních Čech, slabší druhá přišla v důsledku intenzivních lokálních dešťů od 10. června do 12. června a třetí, nejslabší vlna trvala od 24. do 27. června 2013. První vlna zasáhla do osudů zdejší tratě, neboť v neděli 2. června říčka Výrovka postupně v Plaňanech překročila po deváté hodině ranní 1. stupeň povodňové aktivity a kolem 20. hodiny v pondělí 3. června kulminovala. V Plaňanech došlo k vážnému poškození tělesa tratě Pečky – Bošice a k zaplavení kolejíste zdejší železniční stanice.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti bylo nutné najít novou trasu pro obsluhu Bošic a Kouřimi, která byla možná jen jedním způsobem – po lokálce z Kolína do Bečvář a úvratí přes Zásmyky do Bošic a odtud další úvratí

do Kouřimi. Tím se v červenci 2013 vrátily vlaky na trať, kde již více než dva roky nebyla žádná pravidelná doprava provozována. Osobní doprava byla v úseku Bečvář – Zásmyky – Bošice zastavena již v prosinci 2006 a obsluha Zásmyk skončila v prosinci 2010 s ukončením přeprav tříděného uhlí pro zde sídlícího obchodníka. Další přepravy do Zásmyk, především hnědého, skončily již v letech 2000 a 2001.

Takto tedy začaly být nově obsluhované tarifní body stanice Kouřim a Bo-

šice. V prvním případě jde o zásilky tříděného uhlí pro místního obchodníka, a v druhém případě šlo, bohužel již v minulém čase, o zásilky pro sklad Správy státních hmotných rezerv (SSHR). První vlak Mn 85955 vezoucí zátěž uhlí do Kouřimi projel novou trasou přes Zásmyky 2. července 2013. Od té doby byly manipulační vlaky zaváděny podle potřeby v různé pracovní dny a hlavní přepravovanou komoditou byly kromě tříděného uhlí plastové fólie, určené pro již zmíněnou vlečku

SSHR. Její zajímavostí je, že se nalézala na krátkém zbytku tratě do Svojsic, na které byl pravidelný provoz zastaven již v roce 1926.

Nejvyšších přepravních výkonů dosáhla „znovuoobnovená“ trať hned v únoru a zejména březnu následujícího roku 2014, kdy byl do Bošic přepravován různý technologický materiál skladovaný SSHR pro případ mimořádných událostí. Konkrétně se jednalo o různé konstrukční dílce předisponované ze skladů v Borohrádku, které sem byly na nízkostěnných vozech a krytých vozech řady Kils přepravovány manipulačními vlaky z Kolína. Ty byly mnohdy vytiženy na hranici normativu lokomotivy řady 742. Bohužel o necelý rok později, v lednu 2015, provoz na bošické vlečce utichl přistavením posledních dvou krytých vozů ložených foliemi ze slovenských Čečevojců. Od té doby bylo manipulačními vlaky přes Zásmyky přepravováno pouze tříděné uhlí a příležitostně i brikety do Kouřimi.

Důvodem ukončení trasování manipulačního vlaku přes Zásmyky byly změny vlakotvorby v uzlu Kolín a rozvázání vozby manipulačních vlaků do Čáslavi a Kouřimi. Nově bude případnou obsluhu Kouřimi zajišťovat v noční době jedna z kolínských záloh,

která přes den obsluhuje vlečku automobilky TPCA.

Pro doplnění můžeme ještě uvést, že krátká trať z Bečvář do Bošic sestává historicky ze dvou částí, Bošice – Zásmyky a Zásmyky – Bečvář. Část Bošice – Zásmyky byla postavena společností Rakouských místních drah (ÖLEG) a do pravidelného provozu byla uvedena 15. února 1882, a to společně s oběma dalšími tratěmi vycházejícími z Bošic do Kouřimi a Svojsic. Již 1. ledna 1884 se celá tato „sít“ dostala do majetku STEG, se kterou také byla v roce 1909 zestátněna. Ze Zásmyk pak pokračovala ještě vlečka k Bečvářům do hospodářského areálu zprovozněná 1. srpna 1887. V prosinci 1900, tedy v době, kdy do Bečvář dorazila místní dráha Kolín – Ledečko – Čerčany, došlo k propojení obou „sítí“. To se uskutečnilo dostavbou krátké (o délce jen asi 300 m) spojky z vlečky do nádraží v Bečvářech a změnou statusu příslušné části vlečky ze Zásmyk k nové odbočce na veřejnou trať. Status vlečky si podržel jen krátký koncový úsek do hospodářského areálu (dnes firmy Zempo a Zempomarket), který byl velmi pravděpodobně využíván železniční nákladní dopravou až do období před rokem 1990.

Text a foto: Martin Boháč



Po trati někdejší vlečky z 19. století se ve středu 27. května 2020 blíží od Bečvář k Zásmutkám vlak Mn 84225 se zátěží jednoho vozu Es do Kouřimi.

Železnice v Evropě 33. díl (Turecko)

Tureckou republikou, jak se tato země oficiálně jmenuje, téměř zakončujeme cyklus o evropských železnicích. Symbolicky se jedná o stát se strategickou polohou, ležící z menší části v jihovýchodní Evropě a 97 % na poloostrově Malá Asie. Turecko sousedí s 8 státy, z nichž se pouze dva (Řecko a Bulharsko) nachází v Evropě.

S výstavbou první trati se započalo v roce 1856. Jednalo se o 130 km spojení měst Izmir a Aydın, budováním byla pověřena britská společnost. Nicméně první dokončená trať na území Osmanské říše byla mezi městy Constanța a Cernavodă. Výstavba 66 km úseku ležícího dnes v Rumunsku proběhla v letech 1859 – 1860. Železnice byly v období Osmanské říše finančně

průběžně ve prospěch železniční dopravy – plán výstavby železničního tunelu pod průlivem Bospor, plán výstavby 5 000 km nových tratí včetně budování vysokorychlostní sítě, plán reformy a liberalizace drážního prostředí.

Dle statistik z roku 2018 dosahuje celková délka provozuschopné turecké železniční sítě 9 032 km standardního rozchodu (1 435 mm), přičemž 40 %, tj. 3 612 km je elektrifikovaných (25 kV, 50 Hz). Vysokorychlostních dvojkolejných tratí je zbudováno 594 km. Na síti se nachází 837 tunelů o celkové délce 280,7 km a 26 047 mostů včetně propustků o celkové délce 112,5 km. Chráněných přejezdů je 36 % (1 045). K mnoha zajímavostem této exotické země patří například existence železničního trajektu přes slané bezodtokové jezero Van. Od roku 1971 na je-



Podle licence GE Motors bylo postaveno 86 lokomotiv řady DE 22 využívaných rovněž v nákladní dopravě. Foto: Daniel Simon, www.railpictures.net

do Konstantinopole (úředně přejmenované až v roce 1930 na Istanbul).

Turecké státní dráhy (TCDD) byly založeny 4. června 1929 v rámci znárodnovacího procesu. V květnu 2013 byl přijat zákon o liberalizaci odvětví turecké železniční dopravy. Následně 14. června 2016 vznikla dceřiná společnost TCDD s názvem TCDD Taşımacılık A.Ş. Nová společnost TCDD Taşımacılık A.Ş., jež zahájila svoji činnost 1. ledna 2017, je faktickým osobním i nákladním dopravcem. Z původní společnosti TCDD se stal správce železniční infrastruktury. Na TCDD (včetně přidružených podniků zabývajících se výrobou drážních vozidel) je zaměstnáno 27 540 pracovníků, z nichž 9 463 přináležejí k dopravci TCDD Taşımacılık A.Ş. Zajímavostí je, že TCDD provozuje i tři kontejnerové přístavy.

V roce 2018 bylo po železnici v Turecku přepraveno 185 milionů cestujících (8,9 miliard osobokilometrů) a 31,6 milionů tun zboží (14,4 miliard tunokilometrů). Tyto údaje představují železniční podíl na celkovém trhu 3,7 % pro nákladní dopravu a pouze 2,5 % pro dopravu osobní.

Na tureckém železničním nákladním trhu působí dva soukromí dopravci, kteří zahájili činnost v roce 2017. Konkrétně jde o Omsan Logistics, jež dopravuje železnou rudu na jihovýchodě země, a Körfez Ulaştırma A.Ş., který se zaměřuje na přepravu pohonných hmot. Oba dopravci začínali svoji činnost s lokomotivami pronajaty od TCDD Taşımacılık A.Ş. V červenci 2019 pak dopravce Körfez Ulaştırma A.Ş. převzal pět nových diesellových lokomotiv Wabtec Power-Haul.



Dopravce Omsan Logistics se specializuje na přepravu železné rudy.

Foto: Omsan Logistics

Ze zahraničí

POLSKO – ITÁLIE

Provoz nové linky zahájen

PKP Cargo Connect, dceřiná společnost PKP Cargo, zahájila provoz nové linky spojující Polsko s Itálií, konkrétně důležitá centra Gdaňsk, Malaszewicze a italskou Piacenzu. Vlaky určené primárně pro přepravu kontejnerů jsou vypravovány třikrát týdně. „Výběr těchto destinací vyplývá z tržních podmínek – Gdaňsk je největším kontejnerovým přístavem v Baltském moři a Malaszewicze jsou hlavním překladištěm pro vlaky na Nové hedvábné stezce mezi Čínou a Evropskou unií,“ uvedla polská společnost. Nová intermodální spojení jsou provozována pod ochrannou známkou „Connect Operator“. Přeprava kontejnerů z Gdaňska nebo Malaszewicze do Piacenzy trvá přibližně tři dny.

Zuzana Kovačová

Jak již bylo uvedeno, Turecko disponuje sítí vysokorychlostních (250 km/h) dvojkolejných tratí o celkové délce 594 km. První 221 km úsek mezi více jak pětímilionovou Ankarou a osmsettisícovým Eskişehir byl uveden do provozu 13. března 2009. Z Eskişehir pokračuje trať, jež byla zprovozněna 25. 7. 2014, do 155 km vzdáleného patnáctimilionového Istanbulu. Z hlavního města Ankary existuje také vysokorychlostní spojení jižním směrem do města Konya. Trasa je zpočátku (98 km) až do města Polatli vedena po trati ve směru na město Eskişehir. Z Polatli však pokračuje novým 212 km úsekem zprovozněným 24. srpna 2011.

K tureckým zajímavostem též patří první železniční spojení standardního rozchodu mezi Evropou a Asií. Jde o 1,4 km dlouhý tunel vedený pod průlivem Bospor, s jehož výstavbou se začalo v rámci dopravního projektu Marmaray v květnu 2004 a jež byl slavnostně otevřen 1. října 2013. První nákladní vlak se 42 kontejnerů projel tunelem 7. listopadu 2019 v rámci cesty z čínského města Si-an do Mělníka, kam dorazil 12. listopadu 2019. Evropskou část trasy zajišťovala skupina Rail Cargo Operator, přičemž vlak po českém území táhla lokomotiva ČD Cargo.

Michal Vítěz



7. listopadu 2019 projel tunelem pod průlivem Bospor první nákladní vlak – jednalo se o kontejnerový vlak z Číny do České republiky. Foto: www.strati.az

vány a provozovány britskými, francouzskými a německými společnostmi jako soukromé na základě povolení od státu. V roce 1923, kdy vznikla Turecká republika, se na jejím území nacházelo 3 660 km tratí normálního (1 435 mm) rozchodu, z nichž stát vlastnil 1 378 km. Zbylé tratě byly postupně zestátněny. Vláda považovala železniční síť za nepostradatelnou součást státu, proto bylo v letech 1923 – 1940 postaveno přes 3 000 km nových tratí. Toto období, které trvá až do roku 1950, je přezdívané za zlatý věk železnice. Téměř celá druhá polovina 20. století se nese v duchu opomíjení tureckých železnic ve prospěch budování silničního systému. Pro období 1983 – 1993 byl sice navržen a přijat plán mající za cíl snížení podílu silniční dopravy, avšak v roce 1986 byl bez realizace zrušen. Teprve přelom tisíciletí se nese v duchu změny

zeru dlouhém 120 km a širokém 80 km funguje jediné železniční spojení Turecka s Íránem. Dne 30. října 2017 bylo zprovozněno spojení Baku-Tbilisi-Kars (BTK). Jde o regionální propojení Ázerbajdžánu, Gruzie a Turecka o délce 826 km. Při stavbě se převážně jednalo o modernizaci stávajících tratí – až na 105 km dlouhý úsek mezi Kars a Akhalkalaki (kde dochází ke změně rozchodu na 1520 mm). Za politický cíl BTK je považováno propojení střední Asie, respektive alternativní a kratší Číny, s Evropou. Trať BTK má roční přepravní potenciál 3 milionů cestujících a 15 milionů tun zboží. K všeobecně proslaveným ikonám pak patří slavný Orient Expres, který v roce 1883 poprvé vyjel z Paříže. V prvních letech sice končil v rumunském Giurgiu, ale již o pět let později projížděl celou svoji známou balkánskou trasu

INZERCE

Užijte si léto s VPN Family

Léto je tady a s ním i čas dovolených a zaslouženého odpočinku. Ať už vyrazíte kamkoliv, je dobré mít po ruce internet v mobilu, který vám na cestách může zpříjemnit život. Ve VPN Family jsme pro ty z vás, kteří ještě datové služby nemáte, připravili skvělou akci.

Surfujte s 1,5 GB internetem

Aktivujte si datový tarif co nejdříve a užijte si ho až do konce srpna za cenu pouze jednoho měsíčního poplatku. Vybrat si můžete v akci z tarifů s FUP 1,5 GB od obou našich operátorů.

Za cenu 139 Kč (VPN Family – O2) nebo 129 Kč (VPN Family – Vodafone) získáte do konce srpna přístup k předpovědi počasí, ke zpravodajství, k vyhledání dopravního spojení nebo navigaci. Můžete využít i chaty (kecálky), jako jsou například WhatsApp, Messenger či Viber, a být ve spojení s přáteli, posílat si fotografie a sdělovat aktuální zážitky. Navíc můžete s těmito tarify datovat v rámci EU za stejných podmínek jako doma.

Zavádíme SMS balíčky za výhodné ceny

Odesíláte měsíčně větší množství SMS zpráv a nemáte neomezený tarif? V tom případě se vám bude hodit některý z nových balíčků SMS zpráv, který jsme pro vás připravili.

Vybrat si můžete ze tří variant:

Počet SMS	Cena
100 SMS	67 Kč
200 SMS	134 Kč
300 SMS	201 Kč

Neváhejte a objednejte datové služby nebo výhodné SMS balíčky sobě nebo svým blízkým co nejdříve.



A pokud rádi soutěžíte, nezapomeňte se zúčastnit naší celoroční soutěže. Každý měsíc můžete vyhrát 3 neomezené hlasové tarify a navíc se zařadíte do závěrečného slosování o poukaz v hodnotě 20 000 Kč na nákup elektroniky dle vlastního výběru v partnerských e-shopech SETOS a SAMSUNG.

Více novinek, podrobnosti k akcím, ale také výhodné nákupy ve vybraných e-shopech naleznete na portále <https://family.cdt.cz> po bezplatné a nezávazné registraci. Nebo můžete kontaktovat naši zákaznickou linku na čísle 972 326 459.

Přidejte se k více než 46 000 zaměstnancům a jejich rodinám ve VPN Family a ušetřete i vy!



Personální změny ve společnosti

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 336. zasedání konaném dne 09. června 2020 přijalo usnesení č. 3345/2020 a

vzalo na vědomí

oznámení Ing. Miloše Krátkého o vzdání se pracovní pozice ředitele Provozní jednotky Praha, a to ke dni 31. července 2020

schválilo

s účinností od 1. července 2020 obsadit do pracovní pozice ředitele Provozní jednotky Ostrava Ing. Ivana Čimboru

Železniční proměny (6.)

Trat' Dalovice – Merklín

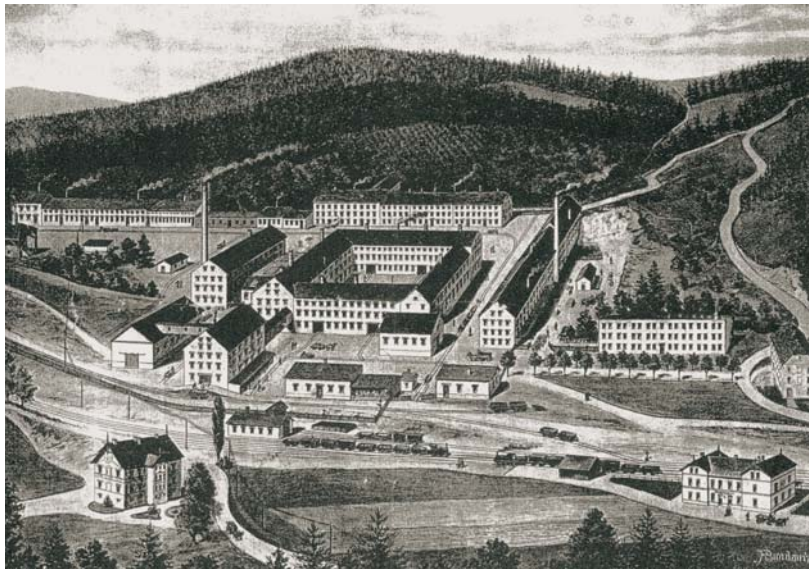
Dvě podhorské obce, Hroznětín a Merklín, dlouhá léta usilovaly o výstavbu železniční tratě mířící k trati Buštěhradské dráhy. Od tohoto spojení si slibovaly především zlepšení odbytu výrobků místních továren a dřeva z horských lesů.

Podle projektu z roku 1883 měla být postavena místní dráha z Karlových Varů přes Hroznětín do Merklína

v Sadově a Karlovarské společnosti pro průmysl kaolinový. České těžárstvo Früsch-Glück se zabývalo těžbou hnědého uhlí v okolí Sadova (mimo jiné i na Nové šachtě), od roku 1908 provozovalo vlastní elektrárnu. Karlovarská společnost pro průmysl kaolinový, pozdější akciová společnost Sedlecký kaolin, byla majitelkou kaolinových a uhelných dolů, později se stala majitelkou porcelánky v Merklíně. Výstavba tratě byla zahájena ke konci roku 1901 a prováděla ji firma Jana Ku-

310.0, tři osobní vozy, jeden vůz služební s poštovním oddílem a 26 nákladních vozů. S ohledem na očekávanou strukturu přeprav převažovaly vozy otevřené. Postupem času počet vleků rychle stoupal. Na začátku 20. let minulého století byly vybudovány vlečky do plavírny kaolinu v Sadově, k třídírně uhlí z dolu Pavel-Jiří u Otovic a k dolu Caroli společnosti Fedol Montanwerke. Došlo rovněž k rozšíření kolejiště u dolu Excelsior. Rostl i počet vlaků a v roce 1931 došlo k oddělení osobní a nákladní dopravy. Stalo se tak v důsledku motorizace.

Oproti jiným podobným lokálkám nákladní doprava na „Merklínce“ v 50. letech výrazně vzrostla. Došlo sice k zastavení těžby hnědého uhlí v oblasti Sadova, Dalovic a Otovic, avšak brzy se objevil nový zákazník – Jáchymovské doly. Ty výrazně ovlivnily intenzitu a charakter přepravy v dalších letech. Manipulační vlaky odjížděly z karlovarského horního nádraží do Merklína



Veduta zachycující objekty merklínské porcelánky i zdejší stanice, kde vládne čilý ruch. Dobře patrné je i kolejiště úzkorozchodné dráhy v areálu továrny.

Sbírka: Robert Koutný

a údolím Bystřice do Perninku a ke státní hranici. Jednalo by se o sklonově velice náročnou dráhu, neboť v údolí Bystřice by na stoupání až 60 promile musela být vybudována ozubnice. Další projekt na spojení Karlových Varů s Merklínem se objevil v roce 1895, ale až na základě usnesení českého Zemského sněmu ze dne 8. února 1896 byla společnosti místní dráhy zajištěna zemská garance ve výši 70 % pořizovacího nákladu.

A kdo nakonec byli koncesionáři nové dráhy? Koncese k výstavbě a provozu místní dráhy z Dalovic do Merklína včetně vlečných drah k jámě Eleonora v Otovicích a k Nové šachtě byla pod číslem 128 Říšského zákoníku vydána 7. srpna 1901 dvěma firmám a to Českému těžárstvu Früsch-Glück

bíčka z Královských Vinohrad. Nákladem 2 061 400 K byla dráha po jednácti měsících v září 1902 dokončena a 1. října 1902 byl na místní dráze zahájen provoz. Z pohledu nákladní dopravy se jednalo o poměrně významnou trať, proto hospodaření společnosti končilo ve srovnání s jinými, Zemí Českou garantovanými lokálkami, většinou přebytkem. Ke kmenové trati byly hned v počátcích připojeny vlečky porcelánky v Merklíně, uhelné Nové šachty u Dalovic a uhelné šachty Eleonora později přejmenované na Excelsior. Tato vlečka sloužila i pro odvoz kaolinu¹.

V Dalovicích si společnost vybudovala malé tříkolejné seřadovací nádraží. Až do zestátnění v roce 1925 provozovala společnost dvě lokomotivy řady



Nákladka upraveného kaolinu na nákladišti u dolu Excelsior. Na snímku je dobře vidět i lanová dráha sloužící k přísunu vytěžené suroviny.

Sbírka: Pavel Chvostal

brzy ráno a odpoledne. V Dalovicích obsluhoval „manipulák“ všechny vlečky. Další cca 4 páry byly v grafikonu natrasovány pro obsluhu nového nákladního ve Velkém Rybníci. V Merklíně bylo v té době manipulováno až 18 vozů denně. Nakládaly se zde keramické a papírenské výrobky (pivní tácky, lepenka), dřevo; vykládal se například sběrový papír a uhlí do porcelánky. Krátce zde byla nakládána také rašelina těžená na ložisku u Abertam. V Sadově byla velice silná nákladka upraveného kaolinu a odpadních písků. V Dalovicích se na manipulační koleji vykládala mouka pro nedalekou pekárnu, suroviny pro místní porcelánku; pila nakládala řezivo, limonádka své výrobky. Rušno bylo i ve Velkém Rybníci a v Hroznětíně, kde se v šedesátých letech naplno rozběhla výstavba nových vleček. V prvně jmenované lokalitě byla postavena vlečka do lomu Hájek Uranových dolů Západní Čechy, v Hroznětíně byla v roce 1963 dokončena vlečka do nově postaveného masokombinátu. O dva roky později byla dostavěna i poměrně rozsáhlá vlečka Uranových dolů Západní Čechy spojující dopravu Hroznětín s areálem



Jedna z posledních obsluh vlečky Elektroporcelánu Merklín – březen 2003

Foto: Michal Roh

předúpravny rud. K tradičně přepravovaným komoditám přibývaly další. Velký Rybník se stal odesilacím nákladním pro zásilky šterku, Hroznětín se stal cílovou stanicí pro zásilky živých zvířat, mraženého masa například až z daleké Argentiny nebo chlazeného masa z Polska. Do Hroznětína se dále přepravovala hnojiva, nakládalo se zde obilí, občas i dřevo. Z úpravny odjížděly různé zásilky – vytěžená ruda, odpadní kaly; dopravoval se sem mazut, později také kyselina sírová pro zku-

tonit vytěžený v lomu Hájek. Další vlečkové koleje odbočovaly z vlečky Sedleckých kaolinových dolů vedoucí z Dalovic k dolu Excelsior. Jednalo se o vlečky do panelárny Pozemních staveb, do skladů Odbytového sdružení papírenského průmyslu OSPAP, do skladů Benziny a k nakládací rampě národního podniku Kovošrot. V březnu 1970 byl zahájen zkušební provoz na vlečce Potravinový odbočující také z Dalovic.

Bohužel odstavec týkající se nákladní dopravy v „porevolučním období“ je mnohem stručnější. Řada firem zanikla, v jiných došlo k omezení produkce a snížení přepravních požadavků, což znamenalo přechod k silniční dopravě. Posledními zákazníky byly plavírny kaolinu v Sadově a „šroťák“ TSR. V současné době již není obsluhována žádná ze stanic ani vleček této kdysi významné místní dráhy.

Michal Roh

¹ Jen málokdo dnes ví, že na severním okraji Karlových Varů se nacházelo několik hnědouhelných a kaolinových dolů, kde se suroviny dobývaly hlubinným způsobem. V této oblasti se také nacházela rozsáhlá síť lanových drah na přepravu uhlí a kaolinu. Centrem těch kaolinových byla tzv. Ústřední stanice Excelsior, ze které vycházely čtyři tratě a tři kolejnicové úseky. V provozu byly do roku 1964.

Foto měsíce



Netradiční foto měsíce června jsme získali od Petra Vlacha, strojvedoucího PJ Praha, který naši republiku kříží křížem krážem s měřicími vlaky pro Správu železnic. 1. dubna 2020 se jeho Vectron 383.001 ocitl na trati bez trolejového vedení. Stalo se tak při měření v úseku Plzeň jižní předměstí – Vejprnice.



V osmdesátých letech 20. století mělo dojít k mohutné přestavbě stanice Dalovice, a to v rámci „Studie přestavby uzlu Karlovy Vary v návaznosti na otevření uhelného lomu Čankov“. Denně odtud mělo odjíždět až 6 ucelených uhelných vlaků.

Sbírka: Robert Koutný