

Černý červenec na železnici

Letošní prázdniny nezačaly na železnici příliš dobře. Dva mrtvé a 24 zraněných si vyžádala čelní srážka dvou osobních vlaků 7. července u Perninku na Karlovarsku. Při nehodě 14. července u Českého Brodu zahynul strojvedoucí osobního vlaku, který zezadu narazil do našeho poštovního vlaku z Prahy do Ostravy. Bez obětí na životech se našťastí obešly nehody 4. července v Prosenicích na Přerovsku, 10. července v pražských Běchovicích a 12. července nedařilo Černošic. Železnice se nejen díky těmto mimořádným událostem stala středem pozornosti novinářů i široké veřejnosti. Samozřejmě se hned objevila celá řada spekulací o příčinách mimořádných událostí a všichni, i ti kdo s „dráhou“ nemají nic společného, najednou volají po systémových opatřeních a co hůře, vymýšlejí opatření vlastní, nad kterými mohou skuteční odborníci jen žasnout.

Ať už dopadne vyšetřování mimořádných událostí jakkoliv, životy mrtvým už nic nevrátí. Věřme ale společně, že smůla se už brzy přestane železničářům lepit na paty a železniční doprava si opět brzy obhájí pozici jednoho z nejbezpečnějších způsobů přepravy osob i nákladů.

Michal Roh



Jedním z mála pozitiv nedávné koronavirové pandemie bylo uvolnění kapacity zejména hlavních tratí v důsledku snížení počtu vypravovaných osobních vlaků. Nyní se již situace vrátila do „normálu“ a naše vlaky, zejména ty vedené v trasách ad hoc, tak opět musí čekat, až na ně přijde řada.

Foto: Tomáš Ságnér

Přerušení výroby v automobilkách výrazně ovlivnilo i ČD Cargo

OBSAH

02

Zdravotní materiál z Číny přivezlo ČD Cargo

Do kontejnerového terminálu v Pardubicích dopravilo ČD Cargo tři kontejnerové vlaky se zdravotním materiálem z Číny.



07

Přeprava kovadliny

Naše dceřiná společnost zajistila na klíč přepravu 150 tun těžké kovadliny. Přečtěte si více podrobností.



Ing. Lubomír Štangler už více než 7 let šéfuje komoditě Automotive. Těžko bychom proto hledali člověka, který by nám o přepravách automobilů po železnici řekl více. Tak pojďme na to.

► Co všechno si pod pojmem Automotive můžeme představit? Kdo jsou naši zákazníci v této komoditě?

Hlavním zbožím, které ČD Cargo v komoditě Automotive převáží, jsou samozřejmě hotové osobní automobily a dodávky. Přepravujeme automobily většiny značek, které mají výrobní závody ve střední Evropě. Tedy ŠKODA AUTO, VW, Toyota, Peugeot a Citroën, KIA, Hyundai či Suzuki. Celkem ČD Cargo přepraví ročně kolem 800 000 automobilů. Našimi zákazníky jsou převážně majitelé speciálních patrových autovozů, kteří jsou pak přímými obchodními partnery jednotlivých automobilek.

Do segmentu přepravy autodílů se bohužel železnici dlouhodobě nedaří výrazně proniknout. Zásadním požadavkem zákazníků je totiž přeprava malých objemů v pravidelných intervalech (na to mají ČD Cargo i některé sousední železnice funkční systém přepravy jednotlivých zásilek) s vysokou rychlostí a včasností dodávky – ideálně v systému Just-in-time (a zde již systém vlakovtorby bohužel není vůbec dostačující).



Ing. Lubomír Štangler

Foto: Michal Roh

Komponenty na výrobu automobilů se nám tedy daří přepravovat pouze v těch relacích, kde existují i jiné vhodné objemy s denní frekvencí odjezdů. Jedním z takových případů jsou denní dodávky komponentů mezi Německem a Mladou Boleslaví pro zákazníka DB Cargo Logistics (přepravy komponentů na výrobu automobilů značky ŠKODA).

Jako poslední bych mohl jmenovat zajímavou přepravu pravidelných uce-

lených vlaků karoserií ŠKODA k lakování v Německu, kterou jsme v předchozích dvou letech realizovali na českém území pro zákazníka DB Cargo Logistics. Tyto přepravy byly bohužel z důvodu změny výroby v koncernu VW v průběhu loňského roku bez náhrady ukončeny.

► Výroba automobilů byla segmentem, který velice zasáhla nedávná

pandemie Covid-19. Jak se to projevilo na železničních přepravách?

Troufnu si říci, že z průmyslových odvětví byl segment výroby automobilů zasažen nejvíce. Některé automobily přerušily výrobu i na déle než dva měsíce, což je, čistě matematicky, výpadek celé jedné šestiny roční produkce. Vzhledem k tomu, že většina automobilek ve střední Evropě jela v roce 2019 „na plný plyn“, není ani možné do konce roku tuto ztrátu dohnat.

Železniční přepravy Automotive tedy téměř ze dne na den ustaly. Místo desítek vlaků denně jsme se dostali na jednotky vlaků týdně. V nejhorších týdnech v dubnu jsme vozili třeba i jen jeden pár vlaků za týden... Náběh výroby v měsíci květnu navíc omezovaly jak interní bezpečnostně-organizační opatření výrobců, tak velmi nízká poptávka po automobilech (mj. i z důvodu uzavření autosalonů ve většině zemí Evropy). Tuto příležitost se nám ale podařilo využít a podíleli jsme se na přepravách automobilů značky ŠKODA do dočasných externích skladů ve středních a východních Čechách. Takto jsme převezli několik tisíc automobilů, které po dočasném uskladnění pokračovaly opět po železnici k cílovým odběratelům v zahraničí.

Pokračování na str. 2

Přerušení výroby v automobilkách výrazně ovlivnilo i ČD Cargo

Dokončení ze str. 1

► Už je alespoň vidět pomyslné světlo na konci tunelu?

To našťastí ano. Výroba ve všech automobilkách byla obnovena nejpozději v průběhu května a na téměř loňské objemy železniční expedice se již některé automobilky v červnu dokázaly vrátit. Letní celozávodní dovolené zůstaly v původně plánovaných termínech (ač dle poplašných zpráv z trhu měly být dovolené prodlouženy až o několik týdnů) a plány do konce roku jsou zatím optimistické. Pro příští rok je optimismu bohužel již méně.

Vyrobené automobily jsou distribuovány po celé Evropě. Zajišťuje ČD Cargo přepravu pouze po České republice nebo i v zahraničí?

Díky vynikající spolupráci s naší dceřinou společností CD Cargo Germany si již několik let udržujeme významné postavení na středoevropském trhu. Snažíme se nabízet našim zákazníkům komplexní řešení, tedy železniční přepravu nejen na českém území. Dlouhodobě v zahraničí spolupracujeme s několika dopravci, přičemž kvalita jejich výkonu je různá. V Rakousku jsme si již na několika vlcích vyzkoušeli činnost naší pobočky a jsme velmi spokojeni. Naše náležitosti se budeme snažit nasazovat na ty výkony, na kterých to bude z dlouhodobého pohledu výhodné a prospěšné. Cílíme například i na možné navýšení železničních přeprav automobilů značky Toyota z/do Kolína od roku 2021.



Do komodity Automotive patří i převozy prázdných vozů na přepravu automobilů

Foto: Lukáš Růžička

Abychom však zákazníky přesvědčili o využívání služeb našich poboček i v zahraničí, musíme jim nejprve poskytovat bezvadnou službu na našem území, dlouhodobě si budovat dobré jméno.

Co elektromobilita nebo využívání sdílených automobilů? Ovlivní v budoucnosti tyto trendy i železniční přepravu?

Nové trendy v segmentu Automotive samozřejmě intenzivně sledujeme. Ale tak, jak se neshodnou ani samotní strategové automobilek, nevíme ani my přesně, jaké budou mít tyto trendy vliv

na výrobu, prodej a distribuci nových automobilů. V elektromobilitě vidím i příležitosti pro ČD Cargo. Jedná se o přepravu baterií – tedy přepravy těžkého zboží, které je pro železnici více než vhodné. Do jednoho standardního krytého čtyřnápravového vozu je možné naložit více než dvojnásobek baterií (článků) než do standardního silničního návěsu. Bude se však jednat o přepravu maximálně skupin vozů denně, pro které budeme muset opět hledat vhodná logistická řešení ve formě skupinových ucelených vlaků. Sdílené automobily (jako součást trendu sdílené ekonomiky) jsou tren-

dem posledních několika let, který ale pravděpodobně výrazně negativně ovlivní současná krize způsobená přijatými opatřeními ke COVID-19. Je tedy možné, že očekávaný pokles prodeje nových automobilů z tohoto důvodu bude o několik let oddálen. Globální pokles prodeje nových automobilů (v porovnání s rekordními roky 2018 a 2019) však v příštím roce téměř jistě nastane. Věříme, že v Česku i v okolních zemích se budou vyrábět i nadále konkurenceschopné modely, které případným poklesem poptávky na trhu nebudou tak postizeny. Doufám tedy, že vliv na přepravu

ČD Cargo nebude tak výrazný a podaří se nám udržet přepravu alespoň na předkrizové úrovni.

Průběžně se také samozřejmě snažíme, ve spolupráci s majiteli autovozů, hledat nové příležitosti na trhu. Ze silnice se nám tak například podařilo získat přepravu skupin vozů ze závodu ŠKODA AUTO Kvasiny (připojovací stanice Solnice) do Rumunska (terminál Lagermax ve stanici Curtici). Tyto přepravy budeme od srpna realizovat prostřednictvím našeho vlaku DRACULA pro francouzskou společnost STVA.

Připravil: Michal Roh

Vlaky se zdravotnickým materiálem dorazily z Číny do České republiky

30. května 2020 byl z města Xi'an (provincie Shaanxi, centrální Čína) vypraven první ucelený kontejnerový vlak ložený protiepidemickými materiály a zdravotnickým vybavením. Vlaková souprava byla sestavena z železničních vozů držitelů AO Kedentransservis a PAO Trans-Container. Vlak mířil do České republiky, do Pardubic.

Přeprava byla organizována společnostmi ČD Cargo Logistics a.s., AO Kedentransservis, PAO Trans-Container, AO Economou Shipping a PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa na základě objednávky Ministerstva vnitra České republiky. Čtyřicet šest 40stopých kontejnerů s jednorázovými zdravotnickými oděvy, rouškami, rukavicemi a další zdravotnickou výbavou dorazilo na ter-

minál v Pardubicích 14. června 2020. Doručené zboží bylo určeno pro nemocnice v Praze a Pardubicích a k přerozdělení do dalších regionů. Dopravu vlaku po tratích Správy železnic zajistilo ČD Cargo.

Přeprava všech tří vlaků byla realizována na základě projektu stálých přeprav přes území Kazachstánu, Ruské federace, Ukrajiny a Polska, který byl zahájen v prosinci minulého roku. Doba dodání zboží kontejnerovým vlakem z odesílací stanice do Pardubic činila 15 dní.

Další dva vlaky se zdravotnickým materiálem dorazily do České republiky, do Pardubic 1. a 9. července 2020.

Michal Roh



První vlak se zdravotnickým materiálem se blíží do cíle své cesty v Pardubicích. Foto: Ladislav Seidenglanz



Vykládka kontejnerů v terminálu v Pardubicích

Foto: Archiv ČD Cargo



Personální změny ve společnosti

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 337. zasedání konaném dne 29. června 2020 přijalo usnesení č. 3371/2020 a

schválilo

ke dni 31. 07. 2020 odvolat paní Hanu Zdechovanovou z pracovní pozice ředitel odboru technologie a organizace dopravy (O13) GŘ ČD Cargo s účinností od 01. 08. 2020 obsadit paní Hanu Zdechovanovou do pracovní pozice ředitel Provozní jednotky Praha.

500 vagónů a policejní zásah, který se nekonal

ČD Cargo se v uplynulých měsících stalo terčem kritiky a právních i mediálních útoků ze strany zástupců společnosti skupiny Rail Invest. Nejprve jsme to považovali za reakci zklamaného dodavatele na naše opakované výtky vůči nedostatkům dodávaných služeb a dlouhodobému nedodržování termínů a smluvních podmínek ze strany skupiny Rail Invest (více znám pod názvy jednotlivých společností – Ostravské opravny a strojírny, Traťová strojní společnost Cargo, Financial Found...). Předmětem jejich nevybíravé kritiky totiž byla smlouva, kterou ČD Cargo uzavřelo s jiným dodavatelem (skupina Budamar a její společnost SMK), takže negativní pocity ze strany Rail Invest byly pochopitelné. Vzhledem k tomu, že v poslední době napadání a osočování přitvrdilo, vedení ČD Cargo rozhodlo, že je v zájmu společnosti aktivně bránit dobrou pověst firmy, a to jak mediální, tak právní cestou.

Na základě četných dotazů, které dostáváme přímo od vás, našich kolegů, vám chceme osvětlit pozadí celé kauzy.

O co vlastně jde, aneb příběh 500 vagónů

V roce 2018 ČD Cargo potřebovalo co nejdříve zvýšit kapacitu o 1 000 provozuschopných vozů Eas mimo jiné i kvůli nutnosti likvidace dřeva napačeného kůrovcem. Po důkladné ekonomické analýze jsme rozhodli situaci řešit nákupem 500 nových vozů (s postupným dodáním do 3 let) a modernizací 500 stávajících neprovozuschopných vozů (s dodáním do 12 měsíců). Tyto nákupy vycházejí ze strategie ob-



Modernizace vozů je opravdu důkladná.

novy a udržitelnosti vozidlového parku naší společnosti.

Nákup nových vozů proběhl formou otevřeného výběrového řízení. V případě modernizace nebylo výběrové řízení možné, protože na trhu působila pouze jedna společnost s dostatečnou kapacitou, která byla schopná vyhovět našemu požadavku, a to skupina Budamar, resp. Tatravagonka. V současné době již využíváme téměř všechny vozy z této zakázky k běžnému provozu po celé Evropě.

Modernizované vozy na leasing

Banky, které transakci zašitily, požadovaly po skupině Budamar transparentní financování prostřednictvím zvlášť vyčleněné společnosti, k čemuž skupina vybrala společnost SMK. Zakázka na modernizaci spočívala v tom, že SMK odkoupí naše neprovozu-

Výňatek z nezávislého znaleckého posudku zakázky modernizace vozů

„Jedná se o kvalitně provedenou periodickou opravu vyššího stupně. Všechny prohlédnuté vozy mají takový technický stav, který dává odůvodněný předpoklad prodloužení jejich životnosti k horní hranici intervalu, tedy až 32 roků.“

doc. Dr. Ing. Radek Knoflíček
Fakulta strojního inženýrství,
VUT Brno

schopné vozy určené k fyzické likvidaci, řádně je opravit s využitím některých staropotravných částí a výměnou jiných částí za nové a následně je pronajme ČD Cargo. Vše samozřejmě na základě schválené technické dokumentace, úřední registrace a nezávislého technického posudku. Vozy se navíc modernizací staly plně interoperabilní, ze starých neprovozuschopných Eas 11 Sk byly modernizovány na Eas 54 Sk. Nespornou výhodou pro ČD Cargo je to, že veškeré revize, opravy a technické kontroly zajišťuje a platí po celou dobu nájmu dodavatel, který je také odpovědný za provozuschopnost vozů. Po skončení pronájmu může (ale nemusí) ČD Cargo vozy odkoupit zpět.

Jak dopadla modernizace?

Budamar odvedl dobrou práci, což můžete sami posoudit nejen z fotografií, ale přímo na kolejích, kde se s vagóny setkáváte. Vozy plně využíváme v evropském provozu a z vašich reakcí víme, že vykazují velmi nízké provozní náklady. Technický stav, úroveň provedené rekonstrukce a stanovení životnosti modernizovaných vozů potvrzují dva nezávislé znalecké posudky se shodným pozitivním výsledkem (životnost až 32 let!).

Kde je tedy problém?

Podle zástupců skupiny Rail Invest je problém takřka ve všem. Shazují kvalitu modernizace, i když nezávislé posudky od dvou znalců a kapacit v oboru tvrdí opak a potvrzují vysoký standard a životnost vozů. Zástupci Rail Invest nyní zmiňují nevýhodnou cenu pronájmu vozů (13 EUR/vůz a den), ale sami nám ve stejné době nabízeli pronájem za 19 EUR jako standardní tržní cenu. V některých člancích varují před nebezpečností vozů pro ostatní účastníky provozu, což naprosto vyvrací nejen nezávislé posudky,

ČD Cargo brání svoji pověst

Pošpinit pověst společnosti pomocí bulvárních výroků, překrucováním skutečnosti a šířením poplašných zpráv je jednoduché a média silná slova okamžitě a ráda využijí. Napravování křivd a reputace je mnohem náročnější. Vzhledem k rostoucí intenzitě pomlouvacích kampaní se však vedení ČD Cargo rozhodlo postavit na odpor a bránit pověst naší firmy, která je mimo jiné jedním z největších nákladních dopravců v Evropské unii a z pohledu ekonomických výsledků posledních let dosahuje také nejlepších výsledků z bývalých národních dopravců v okolních zemích. Nemáme se za co stydět, nemáme co skrývat, jednáme s příkladnou péčí řádného hospodáře, což potvrzují i četné nezávislé posudky, ať už technické nebo ekonomické a právní. Proto plně spolupracujeme s orgány činnými v trestním řízení, poskytujeme jim veškerou dokumentaci, informace i vysvětlení, které potřebují k řádnému vyšetření tohoto případu. Zároveň k nim máme plnou důvěru a jsme přesvědčení, že ve svém šetření dojdou k pravdivým závěrům. Patříčné aktivní kroky jsme podnikli i v právní rovině a stejně tak otevřeně diskutujeme s médii, kterým poskytujeme konkrétní argumenty a vysvětlujeme jim korektně pozadí celého případu.

Úspěch ČD Cargo a skvělá pozice naší značky na vysoce konkurenčním trhu jsou výsledkem společné práce nás všech. Případné snahy ničit naši pověst proto nebudeme tolerovat a věříme, že nás podpoříte i vy.

Úspěch ČD Cargo a skvělá pozice naší značky na vysoce konkurenčním trhu jsou výsledkem společné práce nás všech. Případné snahy ničit naši pověst proto nebudeme tolerovat a věříme, že nás podpoříte i vy.

Text: Tomáš Fiala ve spolupráci s O12
Neoznačené foto: Archiv ČD Cargo



Vůz řady Fassc ve stavu před modernizací...



...a nyní již v běžném provozu.

Foto: Josef Hevera



Fotografie vozu řady Falls před modernizací podává svědectví o jeho stavu.



Modernizované vozy řady Falls jsou dnes běžně využívány pro přepravu uhlí.

Představujeme lokomotivy ČD Cargo (31.)

Historický dodatek – řada 110 „žehlička“

V minulém čísle jsme řadou 742.71 ukončili seriál o lokomotivách, které ČD Cargo používá v provozu. V době svého vzniku ale ČD Cargo provozovalo i lokomotivy, které dnes již v provozu nevidíte, ale byla by škoda si je nepředstavit. Jde o řady 110 a 121, které ve službách ČSD, ČD a ČD Cargo najedly statisíce kilometrů a k naší historii neodmyslitelně patří. Dnes je můžete spatřit pouze odstavené v SOKV Ostrava a Ústí nad Labem čekající na odprodej nebo sešrotování.

Lokomotivy řady 110 se u ČSD staly prvními elektrickými posunovacími lokomotivami. Před nimi se k posunu používaly pouze lokomotivy parní a motorové. V I. generaci elektrických lokomotiv Škoda žádné elektrické posunovací lokomotivy nenajdeme. Jejich absence se výrazněji projevila v šedesátých letech 20. století, kdy stoupaly výkony a ekonomické ani ekologické parametry motorových posunovacích

i přezdívku „žehlička“. Prostorná kabina strojvedoucího je přístupná z obou stran a vyznačuje se velkou prosklenou plochou, což má za následek nepříjemný efekt – přehřívání kabiny v letních měsících. Je přístupná dveřmi na obou stranách. Na stanovišti jsou diagonálně umístěny dva řídicí pulty. Na koncích lokomotivy jsou plošiny pro posunovače přístupné bočními schůdky a opatřené zábradlím a madly. Výzbroj lokomotivy je umístěna pod demontovatelnými kapotami. Samotné kapoty jsou zhotoveny z ocelového plechu, dvířka jsou opatřena vodorovnými šterbinami pro snadnější cirkulaci vzduchu. Přístup do kapot kryjících strojní a elektrotechnické zařízení lokomotivy je zvenku montážními dvířky po obvodu kapot i z jejich střech. Skříň spočívá na dvou dvounápravových podvozcích s dvoustupňovým odpružením, s nimiž je spojena otočnými čepý, pevně umístěnými v podvozcích. Dvojkolí jsou v podvozcích vedena svislými vodicími čepý.



Kdysi běžné nasazení „žehliček“ řady 110 na posunu se soupravami osobních vlaků.

Foto: Martin Boháč



21. března 2012 zaskakovala „žehlička“ 110.019 na staniční záložce ve Světcí.

Foto: Michal Roh ml.

lokomotiv již nedostačovaly, a tak projekt lokomotivy řady 110 zahájil II. generaci lokomotiv Škoda. První dva prototypy byly vyrobeny a podrobeny zkušebnímu provozu v roce 1971. Po úspěšném testování byly v roce 1972 zahájeny sériové dodávky těchto lokomotiv. Z mechanické koncepce řady 110 vycházejí i pozdější řady 111, 112, 113, 114.5. a 210.

Lokomotivy jsou kapotové se sníženými kapotami a centrální věžovou kabinou strojvedoucího. To jim dalo

Primární vypružení je provedeno pryčkovými silentbloky, sekundární vypružení zajišťují vinuté ocelové pružiny. Paralelně k pružinám sekundárního vypružení jsou řazeny hydraulické tlumiče. V každém z podvozků jsou tlapové (což znamená, že jsou částečně uloženy přímo na nápravě pomocí kluzných ložisek) umístěny dva trakční motory. Lokomotiva je vybavena elektrickým vytápěním, které umožňuje plnohodnotné vedení osobních vlaků i v zimním období, nebo

předtápění souprav. **Brzdová soustava se skládá z ruční vřetenové brzdy, samočinné tlakové a přímočinné brzdy.** Ruční brzda působí vždy na jedno přílehlé dvojkolí. Samočinná tlaková brzda typu DAKO GP je řízena dvěma brzdíči DAKO BS2, přímočinná brzda je řízena dvěma brzdíči DAKO BP. Zdrojem tlakového vzduchu je pouze jeden kompresor 3 DSK 100 s elektrickým pohonem. Odběr proudu z trakčního vedení má na starosti jeden polopantografový sběrač proudu, umístěný na střeše kabiny strojvedoucího. Lokomotivy řady E 458.0 byly prvními sériovými lokomotivami ČSD, které byly tímto typem sběrače vybaveny. Regulace výkonu je odporová při použití tzv. fechalových odporníků, které se vyznačují možností trvalého zatížení. Odporníky jsou chlazeny ventilátory napájenými z úbytku napětí na odpornicích. K dispozici je 36 jízdních stupňů, řazených kontrolérem s individuálními elektropneumatickými stykači. Tři shuntovací stupně jsou k dispozici na sérioparalelním zapojení trakčních elektromotorů, poslední, 36. jízdní stupeň zeslabuje buzení trakčních motorů až na hodnotu 50%. Hlavní kontrolér je ovládán kruhovými řídicími kontroléry ze stanovišť strojvedoucího.

Lokomotivy řady 110 byly určeny **k staničnímu posunu a k práci na svážných pahrbcích**, kde v plné míře nahradily motorové lokomotivy řad 720, 721, 770 a 771, přetahům mezi stanicemi a k předtápění souprav. Osvědčily se i v lehké traťové službě, a to jak v osobní, tak nákladní dopravě. Mezi strojvedoucími byly oblíbené, někteří jim dávali přednost i před nástupnickou řadou 111, i když důvody byly z hlediska provozu poněkud pochybné. V noci totiž „nebzuchely“ jako řada 111 a za jízdy umožňovaly brzdění pomocí „kontra“. Lokomotivy totiž nemají aretaci měničů směru, umožňují za jízdy zařadit směrovou pákou směr vzad, kontrolérem se najede na odporové stupně a lokomotiva elektricky brzdí svými motory bez použití brzdíče. Bylo to vždy zakázané kvůli možnému poškození elektrické výzbroje, ale pro

strojvedoucí výhody převažovaly. Z provozního hlediska nebyla použita odporová regulace pro posunovací lokomotivu příliš vhodná, proto byly tyto lokomotivy postupně nahrazovány nástupnickou řadou 111 s tyristorovou regulací. U ČD Cargo se v provozu udržely do března 2014, poté zůstaly již jen jako záložní pro náhradu řady 111, než byly definitivně odstaveny.

Od nástupnické řady 111 se řada 110 zvnějšku liší pouze řadou drobných změn, rozdílů jsou patrné pouze v designu světel a dalších drobných detailech, např. madlech na kapotách.

Ostatně řada 111 vznikla na základě přestavby z lokomotivy 110. Koncepce nové lokomotivy s polovodičovou regulací byla nejprve v roce 1979 vyzkoušena při rekonstrukci stroje E 458.0012 poškozeného požárem. Po přestavbě byla zkušební lokomotiva ověřována na posunu v ostravském uzlu a vykazovala úsporu elektřiny až 50 % oproti lokomotivám s odporovou regulací výkonu. To bylo počátkem konce řady 110 a jejího nahrazení modernějšími a úspornějšími lokomotivami řady 111.

Petr Říha



Stanoviště strojvedoucího lokomotivy řady 110

Foto: Petr Říha



Navzdory bouře projíždí 110.029 s „kontejnerákem“ zastávkou Praha-Horní Měcholupy – červen 2011.

Foto: Michal Roh ml.

Technické údaje	
Výrobce	Škoda Plzeň
Rok výroby	1971 – 1973
Vyrobena ks	52
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'
Trakční systém	3 kV ss
Délka přes nárazníky	14 400 mm
Služební hmotnost	72 t
Regulace výkonu	odporová
Typ trakčních motorů	1 AD 3946 aT
Max. tažná síla	157 kN
Trvalý výkon	800 kW
Maximální rychlost	80 km/h

Spolupráce se středními školami (10.)

Střední škola elektrotechniky a strojírenství

Další škola, kterou vám dnes představíme, sídlí v Praze na adrese Jesenická 3067/1, Praha 10 – Záběhlice. Škola má dlouholetou tradici ve výchově odborníků se zaměřením na strojírenství a elektrotechniku. Vždy se snažila těsně propojit odborné vzdělávání s praxí. Tradiční řemeslné hodnoty, jako pečlivost a zručnost, zde jdou ruku v ruce s moderním pojetím, kde má svůj význam nadšení z práce a touha vymýšlet nová řešení. Škola nabízí jak maturitní studium, tak několik učebních oborů. Během studia lze získat svářečský průkaz nebo oprávnění dle vyhlášky č. 50.



Historie

Úplný základ výuky učňů byl položen v roce 1941 v závodě Ing. Podhajskeho v Hostivaři. V roce 1947 došlo se změnou politického systému ke změně školy na Středisko pracovního dorostu. Přenesme se ale do nedávné minulosti. V roce 1998 proběhlo sloučení se SOU strojírenským v Praze 5, známým také jako Motorlet. Díky tomu se na škole otevřel zajímavý obor Letecký mechanik. K další změně došlo v roce 2004, kdy škola začala spolupracovat se SOU telekomunikačním, Praha 10, díky čemuž dochází k rozvoji oborů právě z této oblasti. Následně v roce 2006 dochází k integraci se SOU telekomunikačním, Praha 10 a SOU technickým, Praha 10.

Současnost

V současné době škola poskytuje vzdělání v těchto oborech:

- strojírenské obory zakončené maturitní zkouškou – Letecký mechanik a Mechanik seřizovač
- učební obory zakončené výučním listem – Strojní mechanik, Obráběč kovů a Nástrojař
- elektrotechnické obory zakončené maturitní zkouškou – Mechanik elektrotechnik a Telekomunikace
- učební obory zakončené výučním listem – Elektrikář, Spojový mechanik a Elektromechanik, přičemž obor Elektrikář lze rovněž studovat ve zkrácené jednoleté formě.
- ekonomické a dopravní obory zakončené maturitní zkouškou – Provoz a ekonomika dopravy a Ekonomika podnikání

Škola se může pochlubit zajímavými čísly. V loňském roce investovala 23 mil. Kč do zkvalitnění studia, se školou spolupracuje 40 firem, takže praxe vhodně doplňuje teoretickou výuku a jsou pro žáky i určitou formou rozptýlení. Výuka probíhá ve 25 odborných učebnách, kde si studenti ověřují teoretické znalosti v praxi.

Pokud se stane, že vybraný obor studentovi nevyhovuje nebo mu třeba nejde, může přestoupit v rámci školy na jiný obor, ať už učební nebo maturitní. Absolventi školy nemají žádný prob-



Budova školy v Jesenické ulici

Foto: Petr Tobiáš

lém s uplatněním v praxi. Naopak, je o ně velký zájem a kdo má chuť, práci si velmi rychle najde. V lavicích školy studovali současní piloti, špičkoví sportovci nebo významní hudebníci.

Spolupráce s ČD Cargo

Škola pravidelně pořádá dny otevřených dveří, kterých se zúčastňují zaměstnanci naší společnosti. Informují zde budoucí uchazeče o možnostech uplatnění po absolvování studia. Velmi populární jsou besedy se studenty, při kterých mají možnost se dozvědět zajímavosti z práce u největšího nákladního dopravce v České republice. V letošním školním roce bylo v plánu poslat první studenty na odbornou praxi k ČD Cargo, ale pandemie koronaviru naše plány zastavila. Zástupci odborných předmětů pedagogického sboru se pravidelně účastní odborných seminářů, které pro ně připravují specialisté z ČD Cargo.

O krátký rozhovor jsem požádala ředitelku školy Ing. Bc. Simonu Nesvadbovou, Ph.D.

► **Paní ředitelko, první otázka se týká výuky v době koronaviru. Jak se Vám podařilo zvládnout tuto, pro většinu novou a složitou situaci?**

Během krátké doby, řádově dnů, jsme zavedli distanční výuku, což bylo pro nás všechny nové. Pedagogové udělali plán výuky pro žáky vždy na týden dopředu, po týdnu jsme se sešli, vyhodnotili, udělali korekce a takto jsme postupovali dál. Později jsme přidali on-line výuku, většina žáků měla doma jak internet, tak počítač, kdo neměl, tak jsme se snažili ho zapůjčit, aby výuka mohla pokračovat. Nebylo to jednoduché ani pro žáky ani pro pedagogy, ale společným úsilím jsme to zvládli a myslím, že výborně. Přestože situace nebyla jednoduchá, byla pro



Ing. Bc. Simona Nesvadbová, Ph.D. – ředitelka školy Foto: Archiv školy

nás poučná ve smyslu nového přístupu k výuce. Jsou u nás pedagogové, kteří si tento způsob výuky natolik osvojili, že ho budou i v budoucnosti kombi-

novat s frontální výukou. To vidím jako velké pozitivum na této situaci. Negativum bohužel v tomto období bylo, že utrpěl odborný výcvik, osvojení praktických zkušeností a odborná praxe, kterou nešlo nahradit.

► **Jaký je zájem o studium na vaší škole?**

Vzhledem k zaměření školy si na nedostatek žáků nemůžeme stěžovat. Ale možná je to také tím, že se snažíme žáky základních škol, nejen v rámci dnů otevřených dveří, motivovat. V letošním školním roce jsme vybudovali dvě učebny polytechnického hnízda pro žáky základních škol, kde mají možnost se seznámit formou praktické výuky s tím, co je čeká, až budou studovat u nás na škole. Výuka se skládá ze dvou modulů, první je zaměřen na mechaniku, ruční práce s kovem, dřevem a plasty, druhý pak na činnost s robotickými stavebnicemi. Je to způsob, jak chceme motivovat žáky, aby šli studovat na naši školu.

► **Co nového čeká na studenty od příštího školního roku?**

Od 1. září připravujeme nový jednoletý obor Elektromechanik pro zařízení a přístroje, který bude zaměřen na servis a opravy chladicích a klimatizačních zařízení. Pro tento obor škola nyní buduje školicí středisko, kde bude probíhat specializovaná výuka. Získali jsme finance v řádu milionů korun, nakoupili jsme nové moderní univerzální hrotové soustruhy, konzolové vertikální frézky a CNC stroje pro výuku strojírenských oborů.

► **Vím, že máte pro žáky dopravní sál s kolejištěm. Chystá se tam něco nového?**

Chystá. Přemýšlíme o rozšíření jednotného obslužného pracoviště, v současné době je zde elektromechanika, mechanické zabezpečovací zařízení, elektrické zabezpečovací zařízení a toto JOP chceme přenastavit. Vlivem digitalizace se přechází na dálkovou obsluhu, na dálkové řízení provozu. S tímto se také naši absolventi setkají v praxi a my je na to chceme připravit už ve škole. To je náš plán, na který se připravujeme.

► **To zní velmi zajímavě. Pokud jste zmínila absolventy, máte nějakou zpětnou vazbu od nich, jak je škola připravila do praxe, jak se jim daří?**

Především díky rozsahu našich dopravních sálů se toho žáci mnoho naučí, mnoho žáků si udělá v rámci studia na naší škole profesní zkoušky, bez kterých by se v běžném provozu neobešli. Máme zpětnou vazbu od zaměstnavatelů, že jsou naši absolventi připraveni do praxe na velmi vysoké úrovni. A stejné informace máme i z neformálních setkání s našimi absolventy. Jsme tady proto, aby škola poskytovala smysluplné vzdělávání. Naším cílem je připravit absolventy tak, aby mohli nastoupit do práce a velmi brzy se plnohodnotně zapojili do pracovního procesu.

Paní ředitelko, děkuji Vám za rozhovor, přeji hodně úspěchů Vám, Vaším kolegům i žákům Vaší školy.

Petr Tobiáš



Dopravní sál

Foto: Archiv školy

Zájmy a záliby zaměstnanců ČD Cargo (20.)

Kouzlo kynologie



Nadpoloviční většina české dospělé populace žije v domácnosti s nějakým domácím mazlíčkem. Asi také nebude překvapením, že mezi nejčastěji chovanými domácími zvířaty patří psi. O tom, co vše obnáší kynologie na vysoké úrovni, jsem si povídala s Katkou Beránkovou, vedoucí skupiny z odboru údržby a oprav kolejových vozidel.

► Podle údajů agentury Focus 87 % chovatelů psů vlastní jen jednoho psa, 11 % dva psy a 1 % tři psy. Vy patříte do té nejméně zastoupené skupiny

nom psím časopise jsme najednou objevili článek o pro nás neznámém plemenu basenji. Podle fotek jsme se okamžitě zamilovali a popis povahy nás ve výběru utvrdil. A hned v červnu jsme si přivezli našeho prvního basenjika Čendu, vlastním jménem Dungu Wabu Asthenia. Okamžitě bylo jasné, že naše volba byla správná. A aby nebylo Čendíkovi smutno, hned jsme mu vybrali parťáka a v lednu 2012 se k nám přidal Amigo Kwaku Maybe Dog. Život se dvěma basenji je rozhodně zajímavý, ale protože máme rádi výzvy, rozhodli jsme se smečku rozšířit o mladou a velmi divokou krev pravého Afričana. V březnu 2015 k nám přišel

dáté parťáka s vlastním názorem, ohromnou oddaností své smečce, jste dostatečně velkorysí a nelpíte příliš na takových maličkostech, jako jsou prostěradla, tapety a koberce, pak je pro vás basenji ten pravý! A jakmile se do něj zamilujete, je to láska na celý život.

► **Jezdíte hodně na závody a soutěže. Jak takový závod vypadá a co se u psa posuzuje? Co vše už jste vyhráli nebo čeho všeho jste se zúčastnili? Jak často se soutěže pořádají, resp. kolikrát do roka se závodů účastníte vy?**

Basenji mají moc rádi pohyb, s našimi pejsky jsme se proto intenzivně věnovali psím sportům jako třeba dostihy nebo dogtrekking. Všichni naši kluci byli velmi úspěšní v coursingu, ale v osmi letech chodí psí sportovci do důchodu, takže dnes už běhají jen pro radost. Mají také základní výcvik v agility dovednostech. Nejvíce jsme se věnovali coursingu. Jedná se o běh v terénu s přírodními nebo umělými překážkami, kdy pes sleduje návnadu. Tato návnada v podobě štrápe z igelitových pásek a králíčí kůže je tažena lankem mezi kladkami po dráze, která simuluje skutečný běh zajíce. Hodnotí se několik faktorů, např. rychlost, obratnost, vytrvalost, inteligence. V tom byli naši psi opravdu velice úspěšní, vyhráli všechny závody pořádané v České republice a čtyři roky po sobě obdrželi titul Coursingový vítěz ČMKU (Českomoravská kynologická unie). Příprava na takové závody není složitá, buď má pejsek lovení v krvi, nebo nemá.

► **Nastává čas dovolených a s tím souvisí i cestování. Jaké je cestování se**



Psí smečka na dovolené v Savojsku

Foto: Kateřina Beránková

třemi psy a ještě k tomu třeba do zahraničí? My jsme zvyklí cestovat s psem nebo jen občanským průkazem. Jak je řešeno cestování se zvířaty, mají nějaké doklady a speciální vyšetření?

Pro cesty v Evropské unii stačí psům očkovací průkaz s platným očkovaním proti vzteklině. Jak je to mimo Evropskou unii nevíme, jezdíme na dovolené vždy se psy, takže volíme destinace, kam se dá dojet autem. Naštěstí našim pejskům nedělá cestování problém

a dovolenou si vždy užijeme. Společně jsme procestovali už všechny části Francie, tam se vracíme nejraději, protože všichni jsme velcí milovníci sýrů. Často jezdíme také do Nizozemí, kde má Tonda rodinu a my hodně přátel. Doufáme, že se situace v Evropě dostane zase do normálu a budeme moci vyrazit za dalším dobrodružstvím. Všem čtenářům přeji hezké prázdniny.

Připravila: Leona Pecková



Mistr České republiky Čenda v akci

Foto: Martina Sousedíková

a pořídili jste si s přítelem psy tři. Jaká k tomu vedla cesta a o jaké plemeno se jedná?

Kouzlu basenji jsme propadli na jaře 2011. Hledali jsme pejska, který by se k nám hodil – trochu turistu, trochu dobrodruha a trochu požitkáře a v jed-

třetí kluk – Tonda, Suaralayn Orange Boy. Basenji není plemeno pro každého. Na cvičáku mi chovatelka dobrmanů řekla, že pořídít si basenji je čistý masochismus. Pokud od psa vyžadujete naprostou poslušnost a plnění příkazů, pak je to pravda. Ale jestlihle-

ČD Cargo pomáhá

„Z lásky k lidem i psům“, s tímto mottem pracuje společnost PESTRA již od roku 2009. Zabývá se bezkrovným výcvikem psů pro děti a dospělé s různými druhy postižení.

Důležité je slovo bezkrovný, protože ve společnosti věří, že pes, který je vychovávaný a vycvičený v přirozeném prostředí domova, má tu nejlepší pří-

PESTRÁ

pravu, aby pomáhal svému budoucímu pánčkov. V PESTRE tak provádí výcvik vodicích, signálních, asistenčních a canisterapeutických psů pro děti i dospělé se zrakovým, sluchovým, tělesným a kombinovaným postižením.

Dva roky se něco krásného za skoro našimi dveřmi připravovalo a konečně přišel den "D". 17. června 2020 předali zástupci ČD Cargo symbolický darovací šek organizaci PESTRA, o. p. s., kterým naše společnost finančně podpořila speciální výcvik asistenčního psa Chance. Je to skoro tříletý labradorský retrívr. Než se stal parťákem sedmiletého Eliáše a členem jeho rodiny, byl rok a půl u dobrovolníka vychovatele, dalších osm měsíců trval speciální výcvik. Výchova a výcvik asistenčních psů touto organizací je jiný v tom, že probíhá v přirozeném prostředí, a hlavně bez kotců.

Eliáš má nespecifikovaný autismus, který se projevuje hlavně v komunikaci, kdy komunikuje přes kartičky ve formě fotek. Když něco chce, buď si vezme kartičku a donese ji dospělému, nebo si odvede dospělého k tomu, co chce. Eliáš ale rozumí i mluvenému slovu. Chance bude pro Eliáše společník a kamarád, a také přirozený zdroj podnětů. Během aktivní canisterapie budou rozvíjet Eliášovu schopnost komunikace, motoriky a koordinace pohybu. Při polohování pak bude Eliáš relaxovat. Společně budou trávit volný čas na dlouhých procházkách, které dělají Eliášovi dobře.



Naše osobní a moc milé setkání s maminkou Monikou, Eliášem a Chancem proběhlo za účasti zástupců organizace PESTRA, ředitelky organizace Jany Sirotkové, vedoucí sociální služby Kláry Pragerové a trenérky Chance Milušky Křupalové. Za ČD Cargo byli přítomni výkonný ředitel Tomáš Tóth, personální ředitel Mojmír Bakalář, ředitel odboru podpory prodeje Michal Roh a za marketing Klára Lachmannová.

Jsmo hrdí na to, že jsme byli součástí projektu, že jsme podpořili výcvik Chance a Eliášovi dali parťáka do života.

Více informací o organizaci PESTRA najdete na www.pestra.cz.

Text: Klára Lachmannová
Foto: Michal Roh



Přeprava kovanadliny do Magdeburku

Ve dnech 24. až 30. června letošního roku se uskutečnila jedna z posledních, a bohužel možná vůbec poslední, přeprava mimořádně těžké a rozměrné zásilky z produkce ostravské firmy Vítkovice Heavy Machinery (VHM) po železnici.

Jednalo se o 150 tun těžkou kovanadlinu určenou k výrobě mimořádně velkých strojů a zařízení vyráběných magdeburskou firmou SKET. Není bez zajímavosti, že tato zkratka znamená původně název *Schwermaschinenbau-Kombinat „Ernst Thälmann“*, což odkazuje na dobu založení firmy v roce 1953, přičemž ale tradice výroby těžké a rozměrné strojní techniky v Magdeburku sahá až do druhé poloviny 19. století. Dnešní produkci firmy jsou například kompletní válcovací tratě pro hutní výrobu, těžké jeřáby, těžké hydraulické lisy, velké převodové skříně, velké hřídele včetně klikových, různé dopravníkové systémy, turbínové skříně apod.

Odesílatelem zásilky byla výše uvedená firma VHM, která se ale v poslední době dostala do vážných existenčních potíží a bohužel hrozí její úplný zánik a s ním i konec dlouhé tradice těžké vítkovické strojní výroby. VHM je česká společnost, jejíž vznik se odvozuje od počátků hutnictví ve Vítkovicích. Jeho historie sahá až do roku 1828, kdy byly olomouckým arcibiskupem Rudolfem Janem založeny vítkovické železářny. Vedle nich začala ve Vítkovicích vznikat také strojírna vyrábějící parní stroje, mosty, železniční vagony, důlní nástroje či stroje pro hutě. Současné výrobní portfolio společnosti zatím stále ještě zahrnuje, díky vlastní výrobě oceli, produkty pro široké spektrum průmyslových oborů, od dodávek kompletních inženýrských řešení pro ocelárny, válcovny, speciální zařízení těžkého průmyslu nebo povrchové doly, přes odlitky a přesně opracované výkopy pro energetiku, lodní, ocelářský, cementárenský a těžební průmysl, až



Mimořádná zásilka při pobytu před další jízdou 25. června 2020 v Pardubicích hlavním nádraží Foto: Petr Kadeřávek

po dodávky surových ingotů, kovaných tyčí anebo také válcovaných obručí pro železniční a tramvajovou dopravu.

Vlastní přeprava kovanadliny, po všech stránkách úspěšně zajištěná dceřinou společností ČD Cargo Logistics, se odehrála na speciálním hlubinovém voze poskytnutém německou firmou DAHER, která se specializuje na nadrozměrné přepravy všemi dopravními módy, tedy kromě železnice i říční dopravou a po silnici. Určitou zajímavostí je, že hlubinový vůz byl registrován jako D-NCS, což je zkratka Nuclear Cargo + Service, což je pozůstatek firmy specializující se na přepravy související s výstavbou a provozem jaderných elektráren, která je dnes součástí skupiny DAHER. K hlubinovému vozu byly zařazeny osobní vozy pro doprovod zásilky a několik nákladních vozů s dalšími součástmi zásilky a též nástroji

pro manipulaci s ní. Přeprava v celé trase z Ostravy-středu přes Olomouc, Pardubice, Kolín, Jihlavu, Nemanice, Plzeň do Chebu a dále směr Schirnding byla realizována jako zvláštní vlak vedený postupně v sedmi úsecích téměř výhradně v nočních hodinách. Na cestu z Ostravy se zásilka vydala ve večerních hodinách 23. června a do Olomouce přednádraží dorazila nad ránem 24. června vedena lokomotivou 731.047. Další noc se přemístila do Pardubic, tentokrát s lokomotivou 731.027. Zde se do čela zvláštního vlaku postavila lokomotiva 753.765, která ho z 25. na 26. června dopravila z Pardubic do Světlé nad Sázavou a další noc ze Světlé nad Sázavou přes Jihlavu, Veselí nad Lužnicí a triangel v Nemanicích (mimo České Budějovice) do Hluboké nad Vltavou. Zde došlo k dalšímu přepřahu, tentokrát na elektrickou lo-

komotivu 210.074, která s vlakem pokračovala ještě odpoledne téhož dne do Kozolup; jednalo se o jediný úsek přepravy, realizovaný za dne. V Kozolupech se vedení vlaku ujala lokomotiva 742.385, která ho v noci z 28. na 29. června dopravila do Chebu. Zde byl zvláštní vlak předán dopravci DB Cargo, které s ním večer 30. června pokračovalo přes hraniční přechod Schirnding dále na německé území a po předem stanovené trase přes Hof, Plauen, Gößnitz, Lipsko, Halle a Köthen do cílové stanice Magdeburg-Buckau.

Poděkování patří všem, kteří se na zajištění jízdy zvláštního vlaku podíleli a v neposlední řadě i pracovníkům ČD Cargo Logistics, díky jejichž znalostem a zkušenostem mohou být takto komplikované přepravy realizovány.

Martin Boháč



Lokomotiva 753.765 ČD Cargo se zvláštním vlakem ve stanici Světlá nad Sázavou Foto: Lukáš Růžička

„Lego“ ČD Cargo v osobní dopravě

Kromě běžného nasazení hnacích vozidel ČD Cargo na plánované vlaky se lze náhodně s vozidly naší společnosti setkat i při různých mimořádných přepravách nebo pronájmech jiným dopravcům.

Dne 20. června 2020 bylo dopravci KŽC Doprava, a to včetně personálu, zapůjčeno malé „lego“ 704.019 z SOKV Ústí nad Labem. Důvodem zápůjčky byla dočasná neschopnost stroje řady 700.533 KŽC Doprava, který je deponován v České Kamenici. „Lego“ odvezlo mimořádný osobní vlak 2480 z Děčína do České Kamenice a dále pokračovalo po „sklářské lokálce“ až do Kamenického Šenova. Z historického hlediska šlo o první návštěvu řady 704 v Kamenickém Šenově a též o premiéru „lega“ v novodobé historii v čele osobních vlaků.

Jistou zajímavostí řady 704 je, že krátce po výrobě v roce 1988, první dva prototypy opravdu

sloužily mimo jiné i v osobní dopravě na „lokálce“ z Peček do Kouřimi. V letech 1991 až 1994 proběhla v ČKD Praha sériová výroba těchto lokomotiv, kdy se konečný součet zastavil na čísle 77. V tomto krátkém období běžně nasazovalo například tehdejší depo Zdice jako náhradu za motorové vozy právě „lego“ s jedním klasickým vozem do Protivína nebo Rakovníka. Podobně krátká provozní zajímavost této řady 704 byla v zimní sezóně na osobních vlacích z Mostu do Moldavy v Krušných horách, kde v devadesátých letech dočasně řada 742 ztratila přechodnost z důvodu špatného stavu železničního svršku. Pro zcela nevhodné a ve své podstatě ani prvotně neplánované využití lokomotiv řady 704 v osobní dopravě, záhy tyto stroje nahradily motorové vozy. Dnes se „lega“ vyskytují jak u ČD, tak i u ČD Cargo, ale většinou pouze na posunu v depech.

Text a foto: Antonín Němeček



Licence CD Cargo Slovakia

V knize s pomyslným názvem *Expanze ČD Cargo na zahraniční trhy byla zahájena další kapitola. Další zemí, ve které realizuje ČD Cargo přepravy na vlastní licenci, se v sobotu 20. června 2020 stalo Slovensko.*

Ve 2:30 překonal státní hranici u Lanžhota vlak s návěsí LKW Walter, který mířil z Rostocku do překladiště v rumunském Curtici. V čele vlaku až do slovensko-maďarské pohraniční přechodové stanice Rajka stála lokomotiva 230.096 ČD Cargo. Na zpáteční cestě vlak v neděli 21. června dopravila přes Slovensko lokomotiva 230.056. Od výše uvedeného data jsou tyto vlaky s frekvencí 1x týdně vedeny na licenci naší slovenské „dceřinky“.

Ještě v nedávné minulosti zajišťovalo ČD Cargo slovenské přepravy prostřednictvím společnosti s majetkovou účastí Carborail, nyní,

po prodeji podílu v této firmě a po završení procesu získání licence a dalších potřebných dokumentů, budou přepravy zajišťovány prostřednictvím 100% dceřiné společnosti CD Cargo Slovakia. Ta by se v brzké době měla stát i držitelem licence pro maďarské tratě. Od těchto kroků si ČD Cargo slibuje navýšení tržeb, stejně jako posílení pozice na středoevropském trhu. ČD Cargo disponuje dostatečným parkem elektrických i diesellových lokomotiv schválených k provozu na maďarských tratích.

Dodejme, že přepravy návěsí LKW Walter patří v segmentu kombinovaných přeprav ke klíčovému. V současné době zajišťuje ČD Cargo jejich přepravu ještě na lince z Rostocku do Lovosic (4 páry vlaků týdně) a z Rostocku do Brna (3 páry vlaků týdně).

Text: Michal Roh
Ilustrační foto: Peter Melicher

Železniční proměny (7.)

Vozy pro přepravu uhlí (1. část)

Dějiny těžby uhlí a jeho přepravy jsou úzce spjaty s historií železnice samotné. A protože zároveň se současným technologickým i politickým vývojem význam uhlí jako zdroje energie a tím i přepravní komodity klesá, pojďme se v následujícím textu poohlédnout za více než 150 let dlouhou historií vozidel používaných k jeho přepravě.



Dějiny těžby uhlí a jeho přepravy jsou úzce spjaty s historií železnice samotné. A protože zároveň se současným technologickým i politickým vývojem význam uhlí jako zdroje energie a tím i přepravní komodity klesá, pojďme se v následujícím textu poohlédnout za více než 150 let dlouhou historií vozidel používaných k jeho přepravě.

ních přeprav uhlí si samozřejmě vyžádal i rozvoj vozového parku.

Dvounápravové vozy

V českých zemích i v Evropě byly prakticky až do poloviny 20. století základem parku nákladních vozů pro přepravu všech komodit, nejen uhlí, vozy dvounápravové, případně třínápravové, a podvozkový čtyřnápravový vůz byl tehdy jen opravdu vzácnou výjimkou. Proto i přepravám uhlí od po-

uplatňovala své vlastní požadavky, v hlavních parametrech bývaly vozy jednotné: rozvor kolem 2,9 m, ložná délka 5 m, ložná šířka 2,45 m, výška bočních stěn mezi 1 a 1,5 m, vlastní hmotnost 5 tun a ložná hmotnost 11 tun. A již v těch dobách se vozy pro přepravu uhlí začaly odlišovat od ostatních vysokostěnných vozů pro jiné komodity. Především šlo o kratší délku, danou vyšší hustotou uhlí, a také nahrazení bočních dveří různými konstrukcemi výsypných klapek a otvorů, v ojedinělých případech i výklopných čel. Kromě toho se vyskytovaly ještě úpravy pro přepravu koksu, který má nižší hustotu než uhlí a zaujímá proto větší objem. Pro jeho přepravu byly uhlé vozy upravovány prkennou nástavbou bočnic. Druhou variantou pak byla konstrukce pro přepravu komodity, která z kolejí a průmyslového využití dnes již zcela zmizela – dřevěného uhlí. Tyto vozy připomínaly běžné kryté vozy, ovšem jejich střecha byla buď celá, nebo alespoň z velké části tvořena odnímatelnou plachtou.

V osmdesátých letech 19. století se začala ve stavbě vozů prosazovat ocel, nejprve v rámu vozů a postupně i jako kostra vozové skříně. Rozvor vozů byl zvětšen až na 3,8 m a ložná délka na 6 m, čímž vznikl prostor na dva vykládací otvory v bočnici, a ložná hmotnost dosáhla 15 tun. V prvních letech 20. století, do vypuknutí 1. světové války, resp. v prvních letech po jejím skončení a vzniku Československa, došlo k postupnému zestátnění všech velkých soukromých společností, čímž došlo i ke konstrukční unifikaci vozidel do-



Dvounápravové vozy na přepravu uhlí v ústeckém přístavu

Sbírka: Luděk Čada

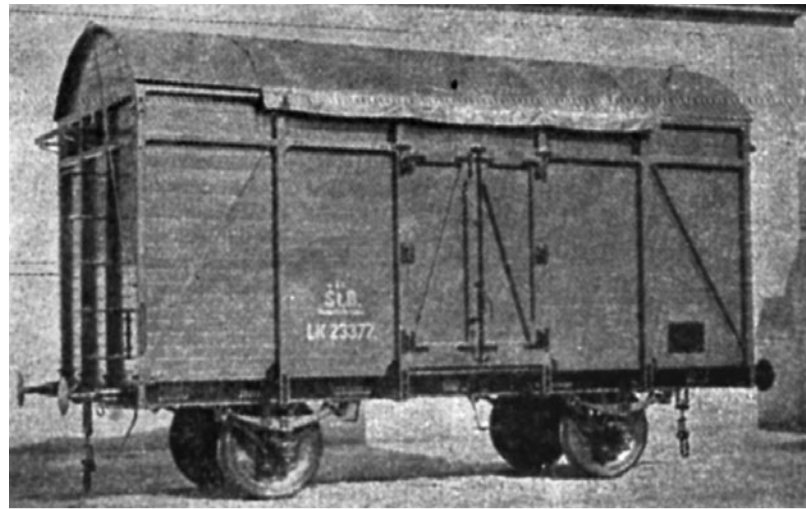
Již na druhé koněspřežné železnici vzniklé na našem území, na trati Praha – Lány, zaujímala přeprava kladenského uhlí velmi významný podíl. Na druhou stranu je ale faktem, že naše úplně první železnice, koněspřežka České Budějovice – Linz, stejně jako parostrojní Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB) vznikly v první polovině třicátých let 19. století primárně z důvodu přepravy jiné komodity, a to té, která je jak známo nad zlato: soli. Ale zvláště v případě KFNB bylo brzy využito jejího výhodného trasování přes Ostravsko a i ona se velmi rychle stala uhelnou a industriální dráhou. V prvních desetiletích druhé poloviny 19. století pak v českých zemích vznikla řada železničních společností, pro které bylo uhlí, hnědé i černé, přímo základní a skoro jedinou přepravovanou komoditou. Sem patří například Buštěhradská dráha (1855), Brněnsko-rosická dráha (1856), Ústecko-teplická dráha (1856), Duchcovsko-podmokelská dráha (1869), Pražsko-duchcovská dráha (1870) a některé další. Tento rozvoj železnič-

částku dominovaly dvounápravové vozy s pevnou podlahou a velmi malou ložnou hmotností. Vyžadovaly lidskou, případně strojní sílu pro vykládku přepravovaného substrátu. Ve větších sériích začaly být v Rakousku uhlé vozy stavěny počátkem padesátých let 19. století a jednalo se o vozy celodřevěné, včetně rámu z dřevěných fošen s podlahou a boční výdřevou z prken cca 50 mm silných. Ačkoli každá dráha



Vykládka uhlí z vysokostěnných vozů byla v minulosti fyzicky velice náročná.

Foto: Archiv ČTK



Vůz pro přepravu dřevěného uhlí kkStB z roku 1884 Foto: repro Železničář



Dvounápravové vozy řady Es jsou k přepravě tříděného uhlí používány dodnes.

Foto: Michal Roh

dávaných pro nově vzniklé ČSD. V případě nákladních vozů se na tomto sjednocování parametrů podílela v první řadě smíchovská vagonka Ringhoffer, která v meziválečném období stavěla vůz řady K^e vycházející z předchozích verzí, dodávaných kkStB. Řada „K“ znamenající pochopitelně „Kohle“, byla po roce 1921 u ČSD změněna na „U“ jako „Uhlí“ (ačkoliv předpisová definice tohoto označení řady byla pochopitelně sofistikovanější). Vozy měly vlastní hmotnost zhruba 8 až 9 tun, rozvor 4 až 4,5 m a ložnou hmotnost 20 tun (čímž bylo v součtu s vlastní hmotností 8 tun dosaženo maximální hmotnosti 28 tun, neboli hmotnosti 14 tun na nápravu, která byla v té době maximální dovolená na hlavních tratích ČSD, a ještě ne na všech). Vozů této konstrukce bylo po roce 1918 převzato a mezi válkami dále vyrobeno několik tisíc a jejich počet dosáhl ve třicátých letech počtu okolo 27 tisíc. V té době byla na vozy dosazována tlaková brzda konstrukce Božič, resp. na vozy bez brzdy alespoň průběžné vzduchové potrubí.

Tato převratná změna umožnila konec brzdění nákladních vlaků brzdaři a vedla ke zvýšení jejich rychlosti a tím mimo jiné i ke zlepšení využití vozů.

Další změna nastala během 2. světové války a v letech po ní. Během války pronikla do československého průmyslu řada moderních německých technologií a konstrukcí, což se samozřejmě týká i stavby nákladních železničních vozů. Výsledkem těchto změn byl moderní celokovový vůz řady Vtr, s rozvorem 6 m, ložnou délkou 8,7 m, vlastní hmotností 10 tun a ložnou hmotností 30 tun, pro tehdy chystanou přestavbu sítě ČSD na nápravový tlak 20 tun. Vůz vyprojektovala konstrukční kancelář Ringhoffer-Tatra a na jeho výrobě se podílela celá řada dalších československých vagonek. Spolu s menším počtem vozů řady Vtu polské produkce, bylo ve čtyřicátých a padesátých letech dodáno celkem několik desítek tisíc vozů tohoto typu a určení. Jejich provoz skončil až v devadesátých letech 20. století.

Martin Boháč

Pokračování příště ...

Fotosoutěž ČD Cargo Cokoliv Kamkoliv

Vyhrajte hodnotné ceny! Zašlete nám jakoukoliv fotku nákladního vlaku nebo lokomotivy ČD Cargo. Vybrané snímky budou vybrány do stolního kalendáře pro rok 2021. Fotografie zasílejte na email: fotosoutez@cdcargo.cz, včetně krátkého popisku.

Soutěž trvá do 20. září 2020, vyhlášení proběhne 30. září 2020. Více informací naleznete na stránkách www.cdcargo.cz/fotosoutez.

1. cena: Poukázka do modelářství v hodnotě 5.000,- Kč
PC hra Train Simulator 2020
Jízda na lokomotivě TRAXX
2. cena: PC hra Train Simulator 2020
Jízda na lokomotivě TRAXX
3. cena: Jízda na lokomotivě TRAXX

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

Foto měsíce



Kdo s koho? Tak nazval červencové foto měsíce jeho autor Lukáš Kamarád. Pořízeno bylo ve Středisku oprav kolejových vozidel v Ústí nad Labem. Dnes se již obě lokomotivní řady mohou setkat i v běžném provozu.