

Každá mince má dvě strany

O tom, jak pravdivé je toto rčení, jsem se v uplynulých týdnech přesvědčil několikrát a utvrdila mne v tom účast na kolokviu o budoucnosti železničního průmyslu v České republice. Účastníci kolokvia mimo jiné diskutovali o tzv. Zelené dohodě pro Evropu a o úloze železnice v procesu dekarbonizace. V současné době je uhlíková stopa železnice na úrovni cca 21 g/čtkm ve srovnání s 67 g/čtkm v případě silniční dopravy. Potud je vše v pořádku, vzhledy k tomu, že železnice je ekologický mód dopravy, je obecně známé. Na železniční nákladní dopravu však zelená dohoda bude mít i velmi negativní dopad. Již dnes řada tepláren přechází na spalování zemního plynu, navyšuje se podíl spalované biomasy na úkor uhlí. A vlak pro převoz dřevní štěpky není vždy nejefektivnějším řešením s ohledem na charakter nakládacích míst. Podobný pocit jsem měl i z dalšího diskuzního tématu, kterým byla implementace ETCS. Ano, tento evropský zabezpečovač zcela jistě zvýší bezpečnost železniční dopravy. Náklady na jeho zavedení jsou však tak velké, že to bez finanční podpory může výrazně ohrozit konkurenceschopnost přepravy zboží po železnici. A tak je to v životě se vším. Vše má svoje pro i proti.

Michal Roh

OBSAH

04

Vojenský transport na Bechyňce

Po delší době byla po trati z Bechyně do Tábora opět přepravována vojenská technika. A ČD Cargo bylo u toho.



07

Železnice na Ukrajině

Putování po evropských železnicích se přiblížilo do svého závěru. Dnes se seznámíme s železnicemi v jedné z nejméně rozvinutých evropských zemí – na Ukrajině.



Dne 2. září 2020 absolvoval zkušební jízdu mezi Kasselem a Fuldou stroj 388.005 ČD Cargo v originálním diamantovém polepu. „Chceme, aby odborné i laické veřejnosti připomínal, že lokomotiva je „diamantem na kolejích“, tedy aktuálně v Evropě nejmodernější lokomotivou,“ řekl při této příležitosti Tomáš Tóth, výkonný ředitel ČD Cargo, a.s. Odlišným polepem se v budoucnu pochlubí i lokomotiva s číslem 010.

Foto: Martin Voigt

Ten, kdo má kvalitní vozy, má šanci obstát na trhu,

říká Ing. Boleslav Tomšík a jedním dechem dodává, že to platí pro obě komodity, které má obchodně na starosti – o chemii i potravinách.

► Co vše spadá do komodity chemie? Portfolio přepravovaných komodit je určitě široké. Můžete nám je přiblížit?

Přepravy v komoditě chemie máme interně rozděleny do několika skupin – minerální oleje, pohonné hmoty, bioprodukty, chemické výrobky včetně RID (nebezpečné věci), hnojiva, soli a ostatní chemické výrobky. Pomyslné první místo by objemem přeprav obsadily chemické výrobky, následují pohonné hmoty a třetí příčku by obsadily přepravy minerálních olejů. Pro ilustraci dodejme, že za rok 2019 se celkově jedná o více než 4,5 mil. tun zboží.

► Daří se nám v této komoditě? Jaké máme oproti konkurenci výhody?

V tržbách nyní evidujeme zhruba 13% pokles. To, co se stalo v březnu díky Covidu, pořádně otráslo všemi hospodářskými odvětvími. Téměř se zastavil pohyb po republice. Nezastavili se lidé, ale došlo k citelnému omezení pohybu automobilů, vlaků i letadel. S tím souvisí snížený prodej pohonných hmot a jemu předcházející



Ing. Boleslav Tomšík

Foto: Archiv ČD Cargo

omezení jejich dovozu do České republiky. Jestliže ekonomika České republiky vykazuje pokles, pak logicky i křivka spotřeby pohonných hmot s tím jde ruku v ruce. V druhém čtvrtletí se zcela zastavily přepravy leteckého paliva do skladu ve Středoklukách (sklad pro Letiště Václava Havla). Nicméně nějaké oživení nastalo, ale je to prozatím velmi slabé. Pozorně proto sledujeme, jak se bude Covid rozmáhat a nabírat na intenzitě v podzimních měsících.

A jaké máme výhody? Ty všichni dobře znají, nebudu je proto vyjmenovávat všechny. Jako největší současnou konkurenční výhodu vnímám pořízení nových velkokapacitních vozů řady Zacns v loňském a letošním roce. Vzhledem k tomu, že v naší komoditě se většina přeprav realizuje v soukromých vozech, tak ten, kdo má kvalitní vozy, ten jede a má šanci obstát na trhu.

► Komodita potravin a zemědělské výrobky je jednou z nemnoha komodit, jejíž výsledky jsou téměř po celý rok velmi dobré. Které přepravy považujete v této komoditě za nosné a proč se nám v této komoditě tak daří?

Pokračování na str. 2

Ten, kdo má kvalitní vozy, má šanci obstát na trhu

Dokončení ze str. 1

Na dobré výsledky v komoditě potravin a zemědělské výroby měla v tomto roce vliv řada různorodých faktorů. Za nosné považují tranzitní přepravy obilovin ve směru jih-západ. Bohužel jde o vlaky nepravidelné, tzn. v režimu ad hoc. Tyto vlaky jsou směřovány na hraniční přechod Děčín/Bad Schandau, kde však bohužel letos není, s ohledem na rozsáhlou výlukovou činnost, optimální propustnost. Zákazník pozitivně vnímá i to, že jsme schopni zabezpečit nakládku obilovin mimo síla na bývalých všeobecných nakládkových a vykládkových kolejích, včetně zajištění posunu během nakládky. Nejdeme tedy jako naše konkurence jen cestou nabídky na dopravu toho nejjednoduššího, tedy ucelených vlaků.

► **Jak hodnotíte činnost vašeho obchodního týmu? Chtěl byste něco změnit?**

Obchodní tým určený pro chemii a potravinu čítá šest osob. Obchodníci jsou rozmístěni v podstatě po celém území naší republiky. Všichni jsme prošli různou praxí na ČD Cargo nebo někteří ještě u jeho předchůdce. Téměř každý je specialistou pro rozhodující



Nejmodernější cisternové vozy řady Zacns na přepravu pohonných hmot

Foto: Martin Boháč

přepřevané zboží či směr přepravy. Každý z nás pak má na starost konkrétní zákazníky a naplnění jejich požadavků. I přesto pracujeme v týmu a dokážeme si navzájem poradit, pod-

pořit se a hledat řešení. Tým bych tedy neměnil. Nerad bych ještě zapomněl na naše kolegy v zahraničí, ať už v dceřiných společnostech nebo v pobočkách. I s těmi jsme v téměř každodenním

kontaktu a spolupráce s nimi je pro nás velice důležitá.

► **Jak se bude situace ve Vámi obchodovaných komoditách vyvíjet nejen**

v nejbližších měsících, ale především ve vzdálenější budoucnosti?

Vývoj v nejbližších měsících bude hodně závislý na dalším postupu Covidu. Naštěstí se rozpočítala potřeba pohonných hmot, tak očekáváme stabilitu těchto přeprav. Pro potřeby zemědělství přepravujeme od výrobců hnojiva, která se na počátku roku téměř neobchodovala. Uvidíme tedy, zda se situace změní. V potravinách se připravuje přeprava řepy během podzimní kampaně. Díky nízkým cenám cukru však bude kampaň objemově slabší než v předchozích letech.

Na silnicích i železnici je zatím dostatek dopravních prostředků, které požadují palivo z fosilních látek. Do těchto paliv se přimíchává určité procento příměsí. Tento stav se určitě v nejbližších letech radikálně nezmění, i když jsou tendence přecházet na pohon dopravních prostředků tzv. čistou elektřinou. Pro zásobování bude potřeba dostatek velkoobjemových vozů jak v chemii, tak také v obilovinách. A jak jsem se již zmínil jednou – kdo bude mít dostatek vozů, ten se o svoje místo na trhu nemusí bát. Alespoň tedy v našich komoditách.

připravil Michal Roh

Přeprava transformátorů na Slovensko

Těžké zásilky nejsou pro ČD Cargo žádný problém. Důkazem je přeprava dvou těžkých transformátorů z Plzně do stanice Kalná nad Hronom realizovaná pro společnost Felbermayr Transport- und Hebetchnik v uplynulých dnech. První nakládka proběhla na vlečce akciové společnosti ETD Transformátory v plzeňských Doudlevcích ve čtvrtek 20. srpna 2020, druhá v pátek 4. září 2020.

Z vlečky byla celá souprava ve složení hlubinový, obytný a doprovodný nářadový vůz odsunuta na hlavní nádraží v Plzni dvojčetem lokomotiv ČD Cargo. Spolu s faktem, že vlečka ETD ožila nakládkou po poměrně dlouhé době, se jednalo o další zajímavost. Obsluhu vlečky totiž běžně zajišťuje dopravce PKP Cargo Inter-

national (dříve AWT), který nám musel poskytnout pilota. Po tratích Správy železnic probíhala přeprava vždy v noci, po tratích ŽSR naopak ve dne. Celkem přeprava transformátorů trvala vždy 4 dny. Hmotnost jednoho transformátoru činila 163 tun, takže

Cargo Slovakia

na přepravu musel být použit speciální 20nápravový hlubinový vůz. S ohledem na komentáře k příspěvku o této přepravě na našem Facebooku jen upřesňuji, že tento vůz je majetkem společnosti Felbermayr Transport- und Hebetchnik, která si realizaci pře-

pravy u ČD Cargo pro ETD Transformátory objednala a která s námi dlouhodobě spolupracuje. ČD Cargo vůz těchto technických parametrů nevlastní, ani nikdy nevlastnilo.

Transformátory najdou své uplatnění v jaderné elektrárně v Mochovcích. Co je důležité dodat? Celou přepravu včetně slovenského úseku zajistilo ČD Cargo, na Slovensku na licenci 100% dceřině společnosti CD Cargo Slovakia. Důkaz toho, že naše „dceřinka“ dokáže zákazníkům nabídnout nejen „klasické“ přepravy ucelených vlaků, ale rovněž přepravy mimořádných zásilek. Díky takto komplexní nabídce, kdy nejsme odkázáni na jiného zahraničního partnera, je možné ušít cenu i technologii přepravě přímo na míru.

Michal Roh



Odjezd prvního transformátoru z vlečky ETD Transformátory v Plzni

Foto: Michal Roh



Zastávkou Borský Mikuláš projíždí 23. srpna 2020 „laminátka“ 230.092 v čele zvláštního vlaku CD Cargo Slovakia s transformátorem do Kalné nad Hronom.

Foto: Peter Nikmon

Vykládka uhlí v cukrovaru Opava



Posun u vykládky

O tom, že dějiny cukrovarnictví a železniční nákladní dopravy jsou se sebou nerozlučně spojené, jsme se již na stránkách Cargováku zmínili několikrát. Dnes již sepětí obou odvětví není zdaleka tak těsné, protože vlaky byly od cca šedesátých let 20. století z přepravy cukrovarnických komodit, především řepy, vytlačovány nákladními automobily. Je velmi potěšující, že železnici se, alespoň v případě některých cukrovarů, daří dobývat ztracené pozice. Příkladem mohou být již tradiční kampaňové přepravy řepy do cukrovaru v Hrušovanech nad Jevišovkou. Další výrobní závod společnosti Moravskoslezské cukrovary, patřící do koncernu Agrana, se nachází v Opavě.

První kampaň v opavském cukrovaru byla zahájena v lednu 1870 a zpracovalo se při ní 7 616 tun cukrovky. Dnes se v Opavě zpracuje v kampani cca 450 tisíc tun řepy, ze které se vyrobí 55 –

70 tisíc tun cukru. Cukrovou řepu ke zpracování přivážejí nákladní automobily, protože se dováží ze vzdálenosti průměrně okolo 30 km. Zde by železnice jen těžko hledala opodstatnění. Svě místo však vlaky mají při přepravě černého uhlí do cukrovaru. Každoročně se jedná o přibližně 16 tisíc tun paliva, které je pro zdejší roštové kotle mícháno s biomasou.

Velice zajímavý je způsob vykládky uhlí z železničních vozů, tzv. elfou, neboli tlakem vody. Tento způsob byl v cukrovaroch obvykle využíván především pro vykládku řepy (v Hrušovanech nad Jevišovkou je používán dodnes), jeho využití pro vykládku uhlí je v současné době unikátní. Na přepravu uhlí z dolů v polském Slezsku jsou nasazovány vysokostěnné vozy řady Eas řazené do ucelených vlaků. Ty jsou přistaveny na cukrovarskou vlečku (odbočuje ze širé tratě v km 109,4) a jednotlivé vozy pak vlečková lokomotiva přistavuje k vy-

kládce. Vykládka 55 tun uhlí z jednoho vozu trvá cca 50 minut. Obsluha elfy reguluje směr a sílu proudu vody, který splachuje uhlí na rošty. Další tryska tlačí uhlí přes rošty dolů a čerpadlo směs vody a paliva tlačí na skládku. Po té je palivo rozhrnováno nakladačem. Voda se pak vrací zpět do systému, proto je její spotřeba opravdu malá.

Většina uhlí je do cukrovaru navedena před podzimní kampaní, menší část přijíždí až na podzim. „Podzimní“ uhlí však již není z vozů vykládáno elfou, ale mobilním vykladačem s drpákem. Je to z důvodu udržení určité vlhkosti uhelné skládky. Přepravu obchodně zastřešuje společnost EXPOL TRADE. Jedná se o významného partnera ČD Cargo, pro kterého jsme například v loňském roce přepravili téměř 120 tisíc tun zboží. Dopravu vlaků v Polsku zajišťuje CD Cargo Poland.

Text a foto: Michal Roh



Vykládka uhlí tzv. elfou



Vlakové „dvojče“ 753.7 klesá pod siluetou zříceniny hradu Ralsko ze 14. století.

Kůrovcová kalamita pokračuje

Rok 2020 se pomalu přehoupl do své druhé poloviny a již nyní lze s jistotou říci, že díky chladnějšímu a deštivějšímu počasí nebude mít letos rojení lýkožrouta smrkového na lesy v České republice tak fatální vliv, jako v předchozích letech. Nicméně výhled na následující 2 – 3 roky s masivní těžbou poškozených lesů i nadále počítá.

Jednou z kůrovcem poškozených oblastí je oblast šluknovského výběžku, Litoměřicka, ale i okolí Mimoně. Jen pro představu, letos Lesy České republiky plánují na severu Čech vytěžít 675 000 m³, což je 118 % loňské těžby. V první polovině roku 2020 bylo zatím odtěženo celkem 357 000 m³, z toho je 239 000 m³ kůrovcového dříví.

Na vyšší poptávku odvozu kalamitního dřeva reagují i železniční dopravci. ČD Cargo kromě běžných přeprav v rámci systému jednotlivých vozových zásilek odváží také ucelené soupravy. Jedna taková odjela 20. srpna 2020 z Mimoně. Parametry vlaku dosahovaly na místní poměry velmi zajímavých hodnot, kdy celková hmotnost soupravy s použitím čtyř hnacích vozidel řady 753.7 dosahovala 2 345 tun a délka vlaku se čtyřiceti vozy dosáhla 629 metrů.

Text a foto: Antonín Němeček



Postrkové stroje 753.7 pomalu sjíždějí k městečku Zákupy. Na pozadí je vidět místní renesanční zámek a o pár kilometrů dál vyčnívají vrcholky Lužických hor, včetně asi nejznámější čtvrté nejvyšší hory této oblasti – Klíče s nadmořskou výškou 760 metrů.

Hybridní železniční vozidla (1. díl)

O hybridních pohonech vozidel už slyšel asi každý. Vždyť v automobilové osobní dopravě je to v současnosti jeden z nejsklonovějších pojmů spojený s honbou za co nejnižší spotřebou a emisemi. Ale v železniční dopravě? Přesto i zde je historie hybridních pohonů poměrně dlouhá a vzniklo zde mnoho zajímavých a někdy i nečekaných řešení, jak zkombinovat jednotlivé druhy pohonů.

Hybridní pohony u vozidel obecně.

Nejprve trochu teorie. Co se vlastně skrývá pod slovy hybrid, nebo hybridní vozidlo? Hybridní vozidlo je takové, které pro svůj pohyb využívá více zdrojů energie. Ty se využívají podle toho, v jaké provozní situaci se zrovna vozidlo nachází. Třeba i elektrokolo je hybridní vozidlo, protože kombinuje pohon šlapáním s pohonem elektromotorem napájeným z baterie. Obecně se dá říci, že v současnosti je v dopravě cílem, aby obnovitelné zdroje energie byly využívány co nejvíce, a neobnovitelné co nejméně. To je nyní v podstatě jediný důvod, proč silniční hybridní vozidla konstruovat, protože ekonomicky jakákoli náhrada spalovacího motoru nedává smysl. Vždyť v 1 litru benzínu je stonásobně více energie, než v jakémkoli současném akumulátoru, což se musí při jeho ceně projevit na ekonomice provozu. Z 1 litru benzínu dostanete přibližně stejné množství energie, jako z akumulátoru o hmotnosti 120 kg. Účinnost dnešních spalovacích motorů se pohybuje přibližně mezi 30 až 40 %, kdežto současné elektromotory mají účinnost kolem 95 %. Navíc tyto vysoké účinnosti dosahují v širokém rozsahu otáček a zatížení. Nevýhod je ale více: vysoká hmotnost a cena potřebných akumulátorů, s tím souvisí i malý dojezd na jedno nabití baterií. Navíc obtížné a pomalé dobíjení baterií čistokrevný akumulátorový pohon téměř vyřazuje ze hry. Proto je hybridní řešení v současnosti úspěšnější, protože dokáže odbourat nevýhody obou řešení: spoří palivo při provozu na spalovací motor, čímž dosahuje i nižších emisí, na druhou stranu snižuje velikost (a tím i cenu) baterie a odstraňuje nutnost zdlouhavého dobíjení v nevhodnou dobu.

Za první silniční hybridní vozidlo je považován automobil Lohner-Porsche Mixte Hybrid, který byl představen

v roce 1900 na výstavě automobilů v Paříži. Součástí pohonu byl spalovací motor, který vyráběl elektrickou energii pro generátor, jenž poháněl dva elektrické motory v předních kolech. Vznikala i jiná řešení, která ovšem narážela na jeden zásadní fakt, nedostatečnou kapacitu Ni-Cd baterie, proto tato řešení upadla v zapomnění a rozvoje se dočkala až při zvýšeném tlaku na ekologii.

V železniční dopravě je ovšem situace trochu jiná. Část železničních tratí je elektrifikována, takže je zde dostupný zdroj elektrické energie pro provoz hybridních vozidel. Provoz diesellových vozidel je na železnici obecně dražší a hlučnější, než provoz vozidel elektrických, nic tedy nebrání rozvoji hybridních vozidel. Vysoká hmotnost akumulátorů také není překážkou, protože lokomotiva musí být z adhezních důvodů těžká, některé posunovací lokomotivy mají dokonce uměle zvýšenou hmotnost s použitím balastu v rámu. Nejvíce se sází na rozvoj hybridních technologií u posunovacích lokomotiv, což je oblast, která zajímá i ČD Cargo. Ve stanicích, které jsou elektrifikované, je často část kolejiště bez troleje, proto zde nelze použít elektrickou lokomotivu. Při posunu dochází k častým rozjezdům a brzdění, přitom využití lokomotiv není příliš vysoké. Tento způsob použití u diesellových lokomotiv výrazně zvyšuje náklady na provoz, ztráty při častém brzdění a rozjezdech zvyšují náklady na palivo, lokomotiva přitom musí být s výkonným motorem, i když většinu času svého provozu stráví s motorem ve volnoběhu. Tento problém ale nedokáže odstranit ani sebelepší organizace posunu, a tak byly hledány jiné cesty, jak situaci řešit. Jedním z možných směrů je vývoj vozidla s nekonvenčními zdroji energie. Hybridní vozidlo dokáže uspořit až 50 % paliva a výrazně zvýšit ekonomiku provozu. Současní výrobci nevyvíjejí pouze hybridní lokomotivy pro posun a nákladní dopravu, již se začínají objevovat i příklady hybridních osobních jednotek. Elektrická jednotka EV-E301 předzvěstovaná „Accum“ japonské společnosti JRE, Siemens Cityjet, Alstom Coradia iLint na vodík, to je jen pár příkladů z této oblasti. My se ale budeme věnovat jen lokomotivám, které jsou uplatnitelné v nákladní dopravě. Přesto půjde jen o letmý výčet, vyčerpávající přehled by vysoce převyšoval možnosti tohoto článku.

Hybridní vozidla v železniční historii.

Hybridní lokomotivy mají stejně dlouhou historii, jako silniční vozidla. Asi prvním ze zástupců hybridních lokomotiv, ještě v době, kdy pojem hybridní pohon nebyl používán, byla malá lokomotiva Patton pro železniční společnost v Cedar Falls v Iowě, vyrobená v roce 1897. Byl použit 2 válcový benzinový motor o výkonu 25 koní v kombinaci s 220 V generátorem, který sloužil k nabíjení 100 článkové olověné akumulátorové baterie napájející trakční motory. Pohon lokomotivy byl možný jak na proud generovaný generátorem, tak na proud z baterie.

Existovaly i parně-diesellové hybridní lokomotivy, tedy lokomotivy s pístovým motorem, který může běžet na páru z kotle nebo naftu. Byly postaveny např. ve Velké Británii, SSSR a Itálii, ale relativně vysoké náklady na topný olej a problémy při konstrukci znamenaly, že se neuplatnily. Příkladem může být sovětská lokomotiva TP1-1 Stalinec postavená těsně před 2. světovou válkou. Zajímavým zástupcem hybridních lokomotiv byla švýcarská parní lokomotiva E 3/3 nazývaná Tauchsieder, tedy ponorný ohřivač. Vznikla přestavbou klasické parní lokomotivy E 3/3 přidáním sběrače a elektrických obvodů pro ohřev páry. V období druhé světové války zavládl v neutrálním Švýcarsku nedostatek uhlí. Tato komodita se totiž do země dovážela z Německa a za války její cena rostla. Na druhou stranu téměř tři čtvrtiny železniční sítě Švýcarska byly elektrifikovány a elektrickou energii vyráběly levně hojně hydroelektrárny na silných vodních tocích. Tepelná energie získávaná z uhlí



Lokomotiva 718.501 Foto: ČKD Praha

byla využívána pouze pro krátkodobý provoz na úsecích bez trolejového vedení nebo při výpadku elektrické energie. Stroje použité pro přestavbu původně vyrobila společnost SLM v roce 1913. Byly přestavěny 2 lokomotivy, obě lokomotivy, Zollikofen a Brig, byly u SBB v provozu ještě v letech 1963 – 1964, a pak vyřazeny ze služby.

I Československo významně zasáhlo do vývoje hybridních železničních vozidel. V polovině 80. let bylo v ČKD rozhodnuto vyrobit funkční vzorek hybridního vozidla, na kterém budou všechny teoretické poznatky ověřeny v praxi. V roce 1986 tak vznikla lokomotiva řady 718.501, původně TA 436.0501. Lokomotiva byla navržena tak, aby byla svými rozměry a maximálním možným počtem celků shodná s tehdy nejmodernější řadou posunovacích lokomotiv 730 (původně T 457.0), se kterou také byla později v provozu porovnávána. Lokomotiva 718 je kapotová s kabinou uprostřed hlavního rámu, ke které z obou stran přiléhají prakticky shodné nižší kapoty.

Pod oběma kapotami se při stanovišti strojvedoucího nacházejí akumulátorové baterie – dohromady 480 článků NSK 300 s kapacitou 300 Ah. Dobíjení akumulátorů se provádělo automaticky, a to při provozu s naftovým motorem, nebo energií získanou při rekuperačním brzdění, případně je také možné dobíjení z veřejné sítě 3 x 380 V. Lokomotivu bylo možno provozovat ve třech režimech: jako klasickou motorovou lokomotivu o výkonu 190 kW, jako akumulátorovou lokomotivu o výkonu 410 kW a jako hybridní lokomotivu o špičkovém výkonu 600 kW. Výsledky zkoušek hybridní lokomotivy byly porovnávány s vlastnostmi řady 730 s tím, že na většině posunovacích výkonů stroj řady 718 řady 730 v ekonomice a efektivnosti provozu předčil. Na základě zkušeností s provozem řady 718 byly počátkem 90. let v ČKD připraveny do výroby prototypy výkonnějších hybridních lokomotiv pod továrním označením DA700. K jejich výrobě však již nedošlo.

Petr Říha

Vojenská přeprava z Bechyně

Ve dnech 27. až 31. srpna 2020 se po dlouhé době uskutečnila železniční přeprava vojenské techniky ze základny ženistů na bývalém letišti Bechyně.

To je napojeno poměrně dlouhou vlečkou od odbočky Dolina nedařleko Sudoměřic u Bechyně. „Bechyňáci“ jako jeden z mála vojenských útvarů Armády České republiky stále disponují nejen železniční vlečkou, ale i vlastní vlečkovou lokomotivou, konkrétně strojem 742.530, kterému zde říkají Matylda.

Přeprava se uskutečnila jako součást návozu techniky na ženijní cvičení na vodní cvičišti na Labi u Litoměřic. Na „Bechyňce“ musel být celý transport šestnácti železničních nákladních vozů (čtrnácti ložených a dvou prázdných) rozdělen kvůli nedávným opatřením Správy železnic na čtyři části, z nichž první byla přepravena ve čtvrtek 27. srpna a zbylé tři v pátek 28. srpna. V Táboře pak byly spojeny do jedné skupiny a běžnou vlakovou přepravou do Lovosic. Závěrečná část přepravy se uskutečnila v pondělí 31. srpna, kdy byl transport, rozdělený tentokrát na dvě části, přepraven z Lovosic přes žalhostickou spojku do Litoměřic dolního nádraží k vykládce.

Text a foto: Martin Boháč



První čtvrtěční díl ložený pontony projíždí zastávku Bechyňská Smoleč.



Návoz druhé části po vojenské vlečce ráno 28. srpna 2020. V čele vlaku je lokomotiva 742.530.



Lokomotiva E 3/3 Foto: wikipedia.org

Spolupráce se středními školami (11.)

Střední průmyslová škola dopravní, Plzeň, Karlovarská 99

Náš seriál o smluvních středních školách pomalu dospěl do svého závěru. V závěrečném díle vás seznámíme s historií a současností Střední průmyslové školy dopravní v Plzni. Škola prošla složitým obdobím, ale řada optimalizačních procesů zajistila škole dominantní postavení v konkurenčním boji v síti plzeňských středních škol. Kolektiv zaměstnanců školy o sobě říká, že jejich cílem není jen vzdělávat, ale i vytvořit atmosféru přátelství a partnerství. Na „průmce“ je možné studovat maturitní obory, obory s výučním listem a také nástavbové studium.

Historie:

Historie výuky učebních autoopravářských oborů sahá až do počátku padesátých let minulého století. Vzhledem k tomu, že v Plzni byly soustředěny významné dopravní a opravářské podniky, potřeba kvalifikovaných odborníků stále rostla a v roce 1967 si vynutila vznik Střední průmyslové školy dopravní a spojů. V sedmdesátých letech začaly vznikat nové obory zaměřené na automobilovou dopravu, v osmdesátých letech se přidávají nové obory týkající se silniční a letecké dopravy, ale i managementu, telekomunikací a informačních technologií. V roce 2001 se škola sloučila se Střední zemědělskou školou v Křimicích. Svůj současný název nese od roku 2006.

Současnost:

Dnes patří škola k největším a také nejlépe vybaveným školám svého typu v Plzeňském kraji. Studuje zde téměř tisíc žáků, kteří mají k dispozici dva vybavené školní areály v Plzni na Lochotíně a v Křimicích. Škola poskytuje vzdělání v těchto maturitních oborech:

- Dopravní prostředky
- Provoz a ekonomika dopravy
- Autotronik

Pokud mají žáci zájem o studium zakončené výučním listem, pak mohou vybírat z následujících oborů:

- Mechanik opravář motorových vozidel
- Karosář (autoklempíř)
- Autolakýrník
- Čalouník

V případě zájmu o denní nástavbové dvouleté studium je možné studovat obor Podnikání.

V rámci studia mají žáci možnost získat řidičský průkaz skupiny B, C + E



Areál školy na Lochotíně



a T, a to podle oborů, které studují. Teoretické znalosti si mohou ověřit v hodinách praktické výuky. K tomu jim slouží autoopravářské pracoviště, které je součástí školy.

Žáci se aktivně účastní dlouhodobých projektů zaměřených do různých oblastí lidské činnosti. Jedná se například o projekt energetika a životní prostředí, projekt úspory energie nebo příhraniční spolupráce. Pod vedením zkušených pedagogů se zapojují do skupinové práce a kromě dalšího vzdělávání mají možnost si procvičit různé týmové role. Toto je velmi kladně hodnoceno nejen pedagogy, ale i samotnými žáky.

Součástí takto významné školy je samozřejmě i možnost ubytování žáků, kteří by jinak museli komplikovaně dojíždět. Škola provozuje dva domovy mládeže, kde se žáci kromě ubytování i stravují a zároveň zde probíhá výchovně vzdělávací činnost. K dispozici mají převážně třílůžkové pokoje první kategorie, samozřejmostí je Wi-Fi síť.

Spolupráce s ČD Cargo

Každý rok škola organizuje Dny otevřených dveří, kde prezentujeme činnost naší firmy. V těsné spolupráci s PP Plzeň sdělujeme zájemcům o studium na této škole informace, které se týkají jejich pozdějšího uplatnění v praxi. Tento školní rok jsou stanoveny ter-

míny na pátek 27. listopadu 2020 od 13 do 17 h, sobotu 28. listopadu 2020 od 9 do 12 h a na pátek 22. ledna 2021 od 13 do 17 h. Pokud budete mít zájem, určitě přijďte.

V uplynulém školním roce jsme pro vybrané studenty zorganizovali besedu, na které se zájemci o železnici seznámili s fungováním největšího nákladního dopravce v České republice.

O krátký rozhovor jsem požádal učitelku odborných předmětů Ing. Helenu Šleglovou:

► Učíte na dopravní průmyslovce, jaký máte vztah k železnici?

Kladný. Dá se říct, že jsem vyrostla na kolejích. Od malička jsem jezdila vlakem k babičce do Beskyd, pak ještě dál do školy v Žilině. Pracovní kariéru jsem začala na tehdejší Správě dráhy u ČSD (mimořádně to pro mě byla největší škola života), chvilku jsem byla výhybkářkou v Plzni na hlavním nádraží a výpravčí v železničních stanicích v okolí. Zde jsem se seznámila se svým budoucím manželem strojvedoucím.

► Jste zkušená pedagožka, vzpomenete si na své začátky na škole a v čem je dneska škola jiná?

Vzpomínám, vzpomínám. Z provozu, přes mateřskou rovnou do školy. Myslela jsem si, že všichni musí být zodpovědní ke své práci – vzdělání. Nehoda není náhoda. V reálu si omyl a nezodpovědný přístup dovolit nemůžeme. Zpočátku jsem byla velmi, velmi přísná a chtěla jsem od žáků mnohem víc než nyní. Na druhou stranu ale musím říct, že tito absolventi jsou na vedoucích místech na železnici. V současné době jsou rozhodně jiné vztahy mezi učitelem a žákem a učitelem a rodičem. Raději nekomentovat.

► Vašima „rukama“ prošla řada studentů, v pedagogickém sboru jste zažila spousty kolegů, máte někoho, na koho ráda vzpomínáte?

Mám mnoho kolegů a žáků, na které ráda vzpomínám a chtěla bych ale nezapomenout ani na ty, kteří už nejsou mezi námi. Radost mi udělají naši úspěšní absolventi, když je vidím či slyším, že se hlásí k tomu, že studovali na naší škole. S důvěrou se na ně obracím například při zajišťování praxí, exkurzí, sběru informací apod.

► Začíná nový školní rok, chystáte pro žáky nějakou změnu ve studiu, něco nového, třeba i v souvislosti s Covid 19?

Začala jsem více spolupracovat s dopravci a Správou železnic. Mám nap-

lánováno více exkurzí, setkání se zaměstnanci, seminářů, školení. Kdo ví, jak to dopadne. A učím se učit distančně a jinak. Takže ano, změny budou. S kamarádkou z ČD Cargo plánujeme sepsání příběhů o cestování po železnici, ať už ze zkušeností svých



Ing. Helena Šleglová
Archiv Ing. Šleglové

nebo ze zkušeností našich známých, které bych „otestovala“ na svých žácích. Často si také povídáme s dětmi o zážitcích z provozu. Ostatně, podívejte se na naše stránky školy a navštivte nás nejenom při dni otevřených dveří.

► Pozvání velmi rád přijímám a určitě přijedeme. Poslední otázka, jaké máte přání do nového školního roku?

Myslíte třeba hodně zdraví a světový mír? Ano. A taky bych svým žákům přála, aby vzpomínali na roky strávené u nás ve škole jako na nejhezčí léta svého života tak, jako vzpomínám já na své spolužáky, učitele a dobu na Vysoké škole dopravní v Žilině. A samozřejmě, aby se našli, jestli to povolání, na které se je snažíme připravit, je pro ně to pravé.

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

Petr Tobiáš

Neoznačené foto Archiv školy



Odborná učebna



Učebna PC

Zajímavosti z Královéhradecka

Kromě pravidelných přeprav v okolí Hradce Králové se v této oblasti můžeme setkat také s přepravami v režimu ad hoc. Jednou z takových přeprav reprezentuje návoz hnojiv do Agra v Sadové, pro který je zpravidla využívána večerní trasa manipulačního vlaku číslo 83442. Ucelená souprava kotlových vozů, v tomto případě z Trnovce nad Váhom, byla postupně během července navážena na vlečku v Sadové.

V rámci redukce nevyužívané infrastruktury však z původní a v minulosti i relativně významné železniční stanice Sadová vzniklo pouhé nákladíště s odbočující vlečkou do místního zemědělského podniku. Vzhledem k taktové osobní dopravě lze obsluhu vlečky provádět až v pozdějších večerních hodinách, kdy lze úsek Všešary – Hněvčev bez problémů na delší dobu obsadit nákladním vlakem. Vzhledem ke sklonovým poměrům tratě a hmotnosti vlaku bývá souprava ještě doplněna o postrkové hnací vozidlo.

Při letním pohledu do historie zjistíme, že z železniční stanice Sadová v minulosti odbočovala lokální dráha do Smiřic. Doprava na ní byla zahájena 25. března 1882. V té době trať sloužila potřebám cukrovarů v Sadové a Smiřicích. Konec osmdesátých let 20. století znamenal velký zásah do provozu na této odbočné lokalce. Původní konečná stanice Sadová byla přesunuta do nově postavené stanice Hněvčev, kde souběžně vznikla i vlečka do nově vybudovaného skladu společnosti ČEPRO. Původně zde byla pouze odbočka, krytá od roku 1935 mechanickými návěstidly. Ještě zhruba tři roky po aktivaci nové stanice Hněvčev zajišťovaly vlaky ze setrvačnosti až do stanice Sadová. Po jejím zrušení byly ukončeny v Hněvčevsi, později byla osobní doprava na lokalce zastavena úplně. Cukrovar ve Smiřicích dosloužil v roce 1994, zatímco ten v Sadové již před válkou. Nyní bývalá stanice Sadová slouží pouze jako nákladíště ležící na trati Hradec Králové – Turnov.

Text a foto: Antonín Němeček



Fotografie pořízená těsně před západem slunce zachycuje jednu z mnoha přeprav hnojiv nákladním vlakem ČD Cargo při cestě ze Všeštar do Sadové. V momentě, kdy na trati na více než hodinu utichla osobní doprava, se tak alespoň na chvíli vytvořil prostor pro dopravu nákladní.

Zaměstnanecké oddělení odpovídá

Dotaz zaměstnance z obvodu PJ Praha:

V roce 2012 jsem uzavřel smlouvu o penzijním připojištění s Penzijním fondem České spořitelny. V květnu 2020 mě oslovil finanční poradce, který je určen pro naši společnost, seznámil mě s tím, že moje původní smlouva byla uzavřena za nevýhodných podmínek, měl bych ji vypovědět a uzavřít novou smlouvu o doplňkovém penzijním spoření, která má od roku 2013 výhodnější podmínky. Přišel za mnou na pracoviště, na místě vše připravil, novou smlouvu účinnou od 1. srpna 2020 jsem elektronicky podepsal. Poradce mi sdělil, že se nemusím o nic starat, že vše co je potřeba sám zajistí. Za tímto účelem jsem mu podepsal i plnou moc. Protože jsem si upravil i výši svého příspěvku, všiml jsem si, že ve výplatní pásce za srpen k žádné změně nedošlo, i když na benefit mám nárok. Proč nebyl můj požadavek zpracován? Je stanovená nějaká lhůta pro zpracování této změny?



Odpověď:

Dotaz jsem prověřila a zjistila, že zaměstnanec žádnou dokumentaci na příslušné personální pracoviště nepředal, a tak nemohly být žádné změny v oblasti benefitu penzijního spoření zpracovány. I kdyby se hypoteticky na personální pracoviště dotýčný poradce dostavil s doklady a s plnou mocí od zaměstnance, personální pracoviště by od něho nic nepřevzalo, protože oblast poskytovaných benefitů je řešena bez prostředníků, zástupců, a to jen mezi zaměstnavatelem a zaměstnancem.

V zájmu informovanosti všech zaměstnanců je tedy namísto připomenout, že třetí pilíř důchodového spoření tvoří transformované a účastnické fondy a tak, jak jej známe dnes, vznikl v roce 2013. Tehdy se penzijní fondy přeměnily na penzijní společnosti (PS)

a původní penzijní připojištění se stávajícími podmínkami se přetvořilo do transformovaných fondů (TF). Účastníci v něm mohou setrvat až do ukončení účinnosti uzavřených smluv, ale nově se do těchto fondů přejít už nijak nedá.

Od roku 2013 je možné vstoupit už jen do tzv. účastnických fondů, které nabízejí tzv. doplňkové penzijní spoření (DPS). Tento produkt funguje ovšem jinak než původní penzijní připojištění. Mezi hlavní rozdíly patří, že v rámci DPS už penzijní společnosti nemusí poskytovat garanci nezárpného výnosu (mohou tak nabízet i dynamičtější investování). Se spořením v DPS je spojeno riziko ztráty hodnoty vložených prostředků. S potenciálně vyšší výnosovostí investiční strategie je obvykle spojeno větší riziko a výnosy v minulém období nejsou zárukou výnosů budoucích. Kolísání aktuální hodnoty investované částky a výnosu z ní nikdy není zaručeno, stejně jako není zaručena návratnost původně investované částky.

V rámci penzijního spoření jsou zaměstnancům poskytovány příspěvky zaměstnavatele podle směrnice PERs-35-B-2009 – Poskytování příspěvků na penzijní připojištění a doplňkové penzijní spoření. Pro poskytnutí příspěvku zaměstnavatele jsou v uvedené směrnici stanoveny všechny postupy a nastaveny procesy pro zpracování této oblasti. Na poskytnutí příspěvku není žádný právní nárok, a pokud zaměstnanec nesplní nebo nedodrží stanovené postupy a procesy, nemůže mu být příspěvek zaměstnavatele přiznán a vyplácen. Zaměstnanec žádá o poskytnutí příspěvku zaměstnavatele na personálním pracovišti O10/1 příslušné JOS, které mu rádo podá k tomuto procesu veškeré informace.

Protože některé penzijní společnosti umožňují sjednat novou smlouvu o DPS elektronicky a k ověření totožnosti v těchto případech dochází například pomocí SMS podpisu z čísla mo-



bilu zaměstnance, které je u smlouvy evidované, uznáváme i takto zpracované nové smlouvy a změny u současných smluv, které jsou základem pro další zpracování.

Základem pro poskytnutí příspěvku zaměstnavatele je uzavření Dohody o poskytování příspěvku mezi zaměstnancem a zaměstnavatelem, kterou musí zaměstnanec vlastnoručně podepsat, stejně jako oznámení o změnách, které se k poskytování příspěvku zaměstnavatele váží. Co se vyřizovací lhůty týká, tak dodržujeme zásadu, že pokud bude zaměstnancem žádost na příslušné personální pracoviště podána nejpozději poslední pracovní den kalendářního měsíce, může být příspěvek zaměstnavatele ve vazbě na platnost smlouvy o penzijním spoření a doručení všech nezbytných podkladů k uzavření Dohody o poskytování příspěvku se zaměstnavatelem, vyplacen již s vyúčtováním mzdy příslušného měsíce. Slovy filmového klasika: „v současné době se nám tady objevil takový nešvar....!“

Považuji za nutné všechny zaměstnance společnosti opětovně varovat před nekalými praktikami rádo by „finančních poradců“ a doporučit jim, aby v případě potřeby raději navštívili „kamenné“ pobočky příslušné penzijní společnosti nebo si své záležitosti vyřizovali prostřednictvím přístupu na webových stránkách „své“ penzijní

společnosti. Tito „finanční poradci“ jsou velice akční, protože hlavně v oblasti penzijního spoření se jim otvírá velká možnost dobrého výdělků tím, že přesvědčují naše zaměstnance o nevhodnosti již několik let uzavřené smlouvy na penzijní pojištění a nabízí jim výhodnější podmínky při uzavření smlouvy nové – na doplňkové penzijní spoření. Je všeobecně známo, že za zprostředkování smlouvy o DPS je vyplácena odměna, která je přímo stanovena zákonem. Nic proti tomu, každý je za svou práci odměňován.

To, že převodem původního penzijního připojištění na DPS účastník přichází o garanci nezárpného zhodnocení, výsluhovou penzi (pokud ji má aktuálně sjednanu), možnost výběru odbytného po 12 měsících spoření atd., vám už „finanční poradce“ určitě nesdělí.

Vadí mně nekalé praktiky, které se v mnoha případech odehrávají přímo na našich pracovištích! A také to, že jsou zaměstnanci zahlceni informacemi a objemnými dokumenty v řádu desítek stránek, které nemají čas si v klidu ani přečíst, natož si je prostudovat, popř. porovnat s podmínkami své současné smlouvy. Díky profesionalitě v přesvědčování se v mnoha případech zcela zbytečně ruší původní smlouvy zaměstnanců, které jim třeba i za pár měsíců končí, mohli by si je v pohodě nechat vyplatit a užít si na-

spořených financí se svou rodinou, blízkými. Namísto toho je podle instrukcí „odborníků“ nesmyslně převádí do nových smluv, a tím si opětovně a zcela zbytečně prodlužují možnost jejich výplaty a ani zde nemají nasmlouvané takové podmínky, jako u smlouvy původní.

V této návaznosti je dále nezbytné nutně zdůraznit, že

- Společnost ČD Cargo nemá pro své zaměstnance přiděleny žádné „finanční poradce“ v oblasti penzijního spoření a ani v této oblasti nespolečně pracuje s žádnou penzijní ani finanční společností.

- V žádném případě nespolečně pracujeme ani v oblasti zapůjčení, či pronájmu prostor pro práci „finančních poradců“ v prostorách jednotlivých pracovišť JOS, nebo dokonce na personálních pracovištích O10/1.

- Do prostor společnosti ČD Cargo, ČD a Správy železnic mají přístup jen osoby s povolením, což tyto „finanční poradci“ skutečně nemají, a pokud se v těchto prostorech pohybují, měli by se již z hlediska bezpečnosti okamžitě vykázat!

Bez urážky, není moc občanů, kteří jsou zdatní v oblasti investování svých financí. I já patřím mezi ty konzervativce, kteří nemají čas ani náladu na to vyžít se ve čtení burzovních zpráv, sledovat cenový trh v různých komoditách a vývoj v penzijních fondech a v rámci penzijního spoření dynamicky investovat formou změny strategie v rámci volby investičního profilu. Z mého pohledu a po získaných praktických zkušenostech při řešení různých i neuvěřitelných případů v oblasti benefitu penzijního spoření, si dovoluji závěrem jedno doporučení - všechny kroky a rozhodnutí je třeba důkladně zvážit a třeba se i poradit na příslušném personálním pracovišti. Rozhodnutí o tom, zda a kam budete ukládat své finance, je ale vždy plně na vás.

Věra Drcová

Železnice v Evropě 34. díl (Ukrajina)

Novodobá Ukrajina vznikla v roce 1991 po rozpadu někdejšího Sovětského svazu. Leží ve východní Evropě a dělí se na 24 oblastí. Na východě hraničí s Ruskem, na jihozápadě s Moldavskem (včetně světem neuznaného Podněstří), Rumunskem, na západě s Maďarskem, Slovenskem a Polskem, na severu s Běloruskem. Jižní hranice je tvořena Černým a Azovským mořem, přičemž mezi těmito dvěma moři se nachází poloostrov Krym, od roku 2014 anektovaný Ruskem. Hlavní město Kyjev leží na Dněpru, největší ukrajinské řece.

Novodobé i starší dějiny Ukrajiny jsou však natolik komplikované a mnohdy nejednoznačné až kontroverzně vykladatelné, že v rámci tohoto textu se jimi nebudeme zabývat a čtenáře odkážeme na řadu tištěných i internetových zdrojů. A v neposlední řadě lze bohužel říci, že Ukrajina je přes svůj obrovský potenciál přírodních zdrojů (je například nazývána obilnicí Evropy a její modrozlatá vlajka symbolizuje modrou oblohu nad zrajícími obilnými lány), je jednou z nejméně rozvinutých zemí Evropy.

Historie železnice odpovídá celkovému historickému vývoji země. V nejjednodušším rozlišení ji lze popsat tak, že až do roku 1945 šlo o dvě zcela rozdílné části, politicky i kulturně „uko-



Nákladní vlak sestavený z vozů na jednu z nejnámějších ukrajinských komodit, tedy na obiloviny, projíždí po viaduktu u vsi Žilinci na místní dráze Ivane Puste – Vynhanka (28. září 2019).

Foto: Martin Boháč

chod zanikl postupně s postupem Rudé armády západním směrem po roce 1943 a od těch dob je na ukrajinském území používán výhradně rozchod široký. Dalším rozdílem je hustota tratí. Zatímco ve východní části odpovídala a odpovídá velikosti Ruska, tak v západní části vychází z rakousko-uherských zvyklostí, včetně poměrně husté sítě místních drah, budovaných především v Haliči a Bukovině dle dobové

děných ve východní části Ukrajiny (zpravidla vycházejících ze severoamerických vzorů – světelná návěstidla, autoblok, automatické spráhlo apod.) již mezi válkami. Kromě toho proběhla elektrizace všech významnějších tratí, a to jak systémem 3 kV ss, tak střídavým 25 kV/50 Hz. Po vzniku samostatné Ukrajiny vznikly samozřejmě i vlastní Ukrajinské železnice (*Укрзалізниця, Ukrzaliznytsia, UZ*), které převzaly veškeré sovětské zvyklosti a UZ dodnes, po téměř třiceti letech existence, na první pohled nezaprou svůj sovětský původ.

Železniční síť spravovaná UZ je relativně hustá, měří 22 300 km, z toho 9 169 km je elektrizovaných. Každodenní chod sítě zajišťuje okolo 260 tisíc zaměstnanců. Nej hustší síť má z historických důvodů – jak bylo uvedeno výše – Halič a také průmyslový Donbas na východě země. V provozu je 1 684 železničních stanic a hlavními železničními uzly jsou kromě největších měst také Čop, Stryj, Kovel, Šepetivka, Žmerynka, Korosteň, Fastiv, Smila, Bachmač, Pomična, Synelnykove, Horlivka nebo Džankoj. Ukrzaliznytsia je jedním z největších podniků v zemi a člení se na šest částí (názvy pocházejí ze sovětské doby, kdy byl např. Kyjev na jihozápadě SSSR): Doněckou (sídlo Lyman), Lvovskou (Lvov), Oděskou (Oděsa), Jižní (Charkiv), Jihozápadní (Kyjev) a Podněperskou dráhu (Dnipro). UZ vlastnilo (údaje z roku 2018) 3 571 lokomotiv, z toho 1 627 elektrických, 4 323 osobních vozů, 106 401 nákladních vozů, 1 335 elektrických a 246 dieselových jednotek. Zají-

mavé jsou i další statistické údaje. Za rok 2018 přepravily UZ 151,2 mil. osob a 322,3 mil. tun zboží.

UZ jsou bohužel dodnes, tak jako celá země, určitým skanzenem (post-)so-

a kalendářů, osobní a příměstská doprava je realizována několika málo spoji denně, zpravidla motorovými nebo elektrickými jednotkami a na vedlejších tratích – především v západní části země – jezdí osobní a částečně i smíšené vlaky (v okolí Černivců neboli český Černovic) téměř přesně dle jízdního řádu z dob rakousko-uherské monarchie. Je jasné, že takto provozovaná doprava se stává čím dál více nekonkurenceschopnou a ve srovnání s hustou sítí silničních *maršrutek* hraje čím dál marginálnější roli. Nákladní doprava na dálkových tratích je realizována těžkými a dlouhými nákladními vlaky jasně využívajícími výhod automatického spráhla, na vedlejších tratích doplňovaná manipulačními (v české terminologii) a někdy i zmíněnými smíšenými vlaky. Zajímavostí je řada fungujících vleček, a to i v poměrně odlehlejších venkovských oblastech.

Monopolní pozice UZ se začíná jen pozvolna měnit. Zatím jediným známým „externím“ dopravcem na ukrajinské železniční síti je firma Ivano-Frankivsk Cement (*ІІАТ Івано-Франківський цемент*), která si sama zajišťuje přepravu vápence z lomu



Smíšený vlak Černivci – Stefanești vedený lokomotivou ČME3 se 27. září 2019 blíží k cílové stanici. Nákladní vozy (z Běloruska) pak budou již bez osobního vozu pokračovat do cílové stanice Horodenka na další místní trati Stefanești – Kolomyja.

Foto: Martin Boháč

tvené“ ve zcela rozdílných světech. Východní část náležela při vzniku železnic v 19. století carskému Rusku, kdežto část západní, definovaná historickými oblastmi východní Haliče a severní Bukoviny, náležela až do roku 1918 Rakousku, po roce 1918 Polsku (Halič), resp. Rumunsku (Bukovina). Z menší části patřila část dnešního ukrajinského území po roce 1867 Uhersku, po roce 1918 Československu (Podkarpatská Rus, dnes Zakarpatská Ukrajina). Vývoj mezi roky 1938 až 1945 zde opět nemá smysl podrobně analyzovat, každopádně důsledkem vítězství Sovětského svazu ve 2. světové válce bylo připojení bývalých rakousko-uherských oblastí k SSSR, a to jako součásti Ukrajinské sovětské socialistické republiky, čímž de facto vznikla Ukrajina v dnešní podobě.

Tento odlišný vývoj se projevil i na rozvoji železniční sítě. Nejmarkantnějším rozdílem obou částí byl použitý rozchod kolejí. Zatímco v ruské části to bylo 1 524 mm, tak v části rakousko-uherské 1 435 mm. Normální roz-

rakouské „lokálové“ legislativy, tedy se značnými ekonomickými a technickými úlevami.

Poválečný vývoj pak byl ve znamení unifikace v rámci standardů a normálíí Sovětských železnic (*Советские железные дороги, СЖД, СЗД*) zavá-



Dřevo z rozlehlých karpatských lesů bylo v minulosti odváženo především lesními železnicemi. Do dnešních dnů se zachoval provoz pouze na malé části sítě – Vygoda 2017.

Foto: www.parovoz.com, DuncanMcEvoy



Těžký nákladní vlak včele s lokomotivou VL11 (a další na postrku) stoupá 20. září 2016 z ukrajinského vnitrozemí ke karpatskému sedlu Beskid.

Foto: Martin Boháč

větších časů, neboť naprostá většina používaných hnacích i tažených vozidel i vybavení infrastruktury pochází z časů před rokem 1990. Mezi výjimky patří například elektrické lokomotivy řady 2EL4 a 2ES5 vycházející z konstrukcí pro Ruské železnice, dále například deset vysokorychlostních dvousystémových jednotek HRCS2, vyrobených jihokorejskou firmou Hyundai Rotem a dodávaných od roku 2012, motorové vozy řady 620, částečně používané na dráze na kyjevské letišti Borispol a též dvě dvousystémové jednotky řady 675, vyrobené v roce 2011 plzeňskou Škodou a vycházející z řady 471 ČD. U těchto vozidel se zastavme, protože na jejich příběhu lze velmi dobře ilustrovat současnou tristní situaci UZ. Tyto dvě šestivozové jednotky byly na Ukrajinu dodány v rámci mohutných investic do infrastruktury (nejen železniční) před mistrovstvím Evropy ve fotbale v roce 2012. Původním plánem bylo pořízení až padesáti jednotek, ale zůstalo jen u prvních dvou. Ty ale zřejmě v provozu dlouho nevydržely, a již několik let stojí odstavené v Kyjevě.

Provoz na současných UZ vychází z dávných dopravních konceptů. Dálkovou dopravu zajišťují těžkopádné mnohavožové rychlíky s velmi nízkou cestovní rychlostí a mnohdy jezdící podle komplikovaných jízdních řádů

nedaleko obce Dubivci do zpracovatelského závodu v Jamnici a taktéž rozvoz mletého a pytlovaného vápence a cementových směsí. Pro tyto přepravy společnost vlastní několik lokomotiv řady 2M62 a po jednom stroji řady 2M62U, M62UP a TE33A. Teprve 4. prosince 2019 oznámila ukrajinská vláda záměr do určité míry liberalizovat železniční nákladní dopravu, a to prozatím zřejmě jen na vybrané části ukrajinské železniční sítě. Tento krok by především měl přinést zdroje pro obnovu vozového parku ukrajinských železnic, které zjevně ukrajinský stát ani UZ samotné nejsou schopny zajistit.

Samostatnou kapitolou jsou transkontinentální přepravy z Číny do Evropy. V tomto směru má Ukrajina pochopitelně velké ambice, nicméně bohužel jen těžko naplnitelné. Jde především o napjaté vztahy s Ruskem, bez jehož spolupráce není pro Ukrajinu možné se na těchto přepravách podílet. Určitou alternativou jsou pouze přepravy přes Gruzii a trajektem přes Černé moře do Oděsy.

Určitou zajímavostí na závěr je, že od roku 2019 působí ve vedení UZ František Bureš, kde má na starosti právě oblast techniky. Ten dříve působil ve skupině Českých drah a především ve Výzkumném ústavu železničním (VUZ).

Martin Boháč

Železniční proměny (8.)

Legislativní okénko

Železnice to nejsou jen tratě, vozidla, zaměstnanci nebo zabezpečovací zařízení. Chod železnice je od jízdy prvního vlaku spjatý s celou řadou předpisů, nařízení a opatření. Také přeprava zboží vždy podléhala složité mezinárodní legislativě. Některá předpisová ustanovení se nám v současné době mohou zdát úsměvná, rozhodně však stojí za to si je alespoň letmo připomenout.

Většina zaměstnanců i zákazníků využívajících železniční nákladní dopravu má stále na paměti zavedení nového mezinárodního nákladního listu CIM od 1. července 2006. Nebylo to jistě poprvé ani naposledy, kdy se měnila podoba této důležité přepravní listiny. Podobná situace nastala k 1. září 1936. V tento den vstoupil v platnost zatímní předpis „Zavedení čtyřdílného nákladního listu“, kterým se ve vnitrostátní přepravě zaváděl nový nákladní list. Pro používání dosavadních tiskopisů bylo zavedeno přechodné období. Nový nákladní list byl čtyřdílný – první díl „Nákladní list“ s natištěným kolkem doprovázel zásilku až do konečné stanice, druhý díl „Účetní list“ se připojoval k dodacímu účtu, třetí díl „Návěští a odběrný list“ byl určen k návštěvě zásilek a poslední čtvrtý díl „Druhýpis k nákladnímu listu“ nahrazoval tehdejší duplikát nákladního listu a stanice odesílací jej po přijetí zboží k přepravě vydala odesílateli. Nákladní listy pro rychlé zboží byly tištěny na růžovém, pro normální nákladní zboží na bílém papíře. Důraz byl kladen na jakost papíru, na který byly nákladní listiny tištěny. Proto musel být papír označen zvláštním vodotiskem s číslem papírny, která papír vyrobila: č. 1 – Pražský Labský mlýn v Praze, č. 2 – Pražská Neusiedelská v Praze, č. 3 – Slovenská papíreň úč. spol. v Ružomberku a č. 4 – Harmanecká továrna na papier úč. spol. Harmanec. Nákladní listy byly vydá-

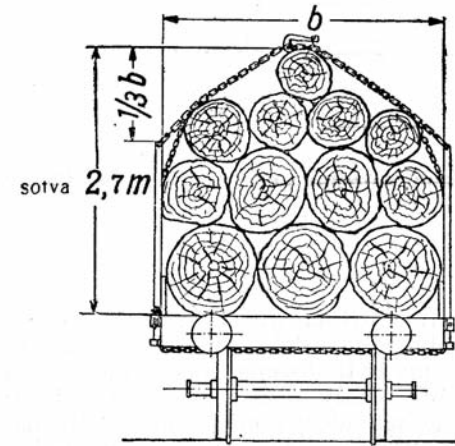
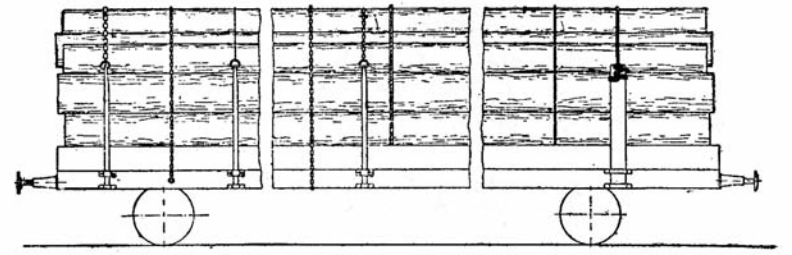
Vzor 2. dílu nového nákladního listu platného od 1. září 1936

Foto: sbírka Michal Roh

vány buďto nákladem státní finanční správy nebo nákladem soukromým. Prvně jmenované měly vytištěnou ochrannou značku „Přezkoušecí razítko“ ve sloupci mezi „odesílatel zaplatil“ a „účetní váha“ a státní kolek vytištěný v levém hornějším rohu černou barvou. Nákladní listy soukromých vydavatelů byly opatřeny vypouklým přezkoušecím razítkem železniční správy a byl na nich vytištěn státní kolek, v jehož modrém obdélníkovém poli s bílou

cenou byl červený kruh s bílým lvíčkem. O co chudší je dnešní nákladní list existující často již jen v elektronické podobě.

Dalším zajímavým tématem je hospodaření s nákladními vozy. „Má-li železnice rádně plnit své poslání ve státě, je nutné, aby včasným přistavením vhodných dopravních prostředků t.j. vozů, vyhovovala požadavkům, jež jsou na ni kladeny a pečovala o urychlenou dopravu vozů. Železnice je největším dopravním podnikem a od jejího společného výkonu je odvislý chod celého hospodářského života ve státě.“ Předpis je s ohledem na šíři problematiky poměrně rozsáhlý. Dozvíme se zde například jak se tehdy označovaly nákladní vozy (např. písmenem V na začátku byly označovány vysokostěnné vozy se stěnami 80 cm a vyššími a s dveřmi v celé výšce bočních stěn) nebo jak měli tehdejší železničáři postupovat při posuzování škod na vozzech nebo přepravních pomůckách. Např. náhrada za nový poprsník pro koně činila 504 Kč, nová vozová plachta větších rozměrů přišla při poškození zákazníka na 9 236 Kč v prvním roce používání plachty. V sedmém roce používání to už bylo jen 3 694 Kč. Nyní nahlédneme do předpisu z trochu jiné oblasti. Úmluva o vzájemném užívání nákladních vozů v mezinárodní dopravě (RIV) nesla u ČSD v roce 1935 označení D22. Dozvíme se zde mimo jiné i základní údaje



„Nespojí-li se klanice rádně napjatými řetězy, drátěnými nebo konopnými lany, musí být každá hranice nákladu ovinuta aspoň na dvou místech rádně napjatými řetězy, drátěnými nebo konopnými lany. Také dřevěné klanice musí být spojeny, i když náklad jest ovinut“ – úmluva RIV 1930. Foto: sbírka Michal Roh

o mezinárodním Svazu pro nákladní vozy (RIV), za jehož členy mohly být přijaty „všechny veřejné dopravě sloužící správy drah.“ Orgány Svazu bylo valné shromáždění (scházelo se jednou za pět let), výbor složený ze šesti stálých a tří dočasných členů a jednatele správa, která se zabývala vydáváním úmluvy, vzorů tiskopisů apod. Stálými členy výboru byli zástupci z Belgie, Francie, Itálie, Německa, Polska a Švýcarska. Dočasnými členy se mohli stát zástupci některé správy, jejíž železniční síť měřila alespoň 1 000 km. Úmluva podobně jako dnes upravovala vzájemné užívání nákladních vozů a nakládacích pomůcek v mezinárodní dopravě správami, které k ní přistoupily za členy. Z poměrně nudného úvodu bych rád vyjmul pasáž týkající se zacházení s vozy. „Správy jsou povinny zacházeti s vozy co nejšetrněji a nepečlivěji. Vozy, u nichž jest zavedeno občasné mazání a jichž mazací lhůta uplyne za jejich pobytu na cizích tratích, musí správa, která jich používá ošetřit tak, jako by to byly vozy zařazené na mazání podle potřeby. Prázdné vracející se vozy musí být při přechodu důkladně vymyty. Vozy, kterých bylo použito na přepravu čerstvých ryb, čerstvého masa, zvěřiny nebo zabitě drůbeže, se odevzdají důkladně vymyty.“ Přílohy k úmluvě RIV řešily technické podmínky, za kterých bylo možné jednotlivé řady železničních vozů používat,

(např. rozvor u nových vozů nesměl být menší než 2 500 mm, vzdálenost nárazníků od osy k ose se musela pohybovat v rozmezí 1 710 – 1 770 mm apod.), rychlostní omezení. A především zde, na více než padesáti stránkách, nalezneme pokyny jak nakládat jednotlivé druhy zboží tak, aby byl co nejlépe využit ložný prostor vozů a zároveň byla dodržena všechna bezpečnostní nařízení. Součástí úmluvy byly vzory nálepek a formulářů a také přehled svazových správ. Na území Československa byly členem úmluvy pouze ČSD, ale např. v sousedním Maďarsku bylo kromě MÁV členem RIV i dalších pět soukromých společností. Se starými předpisy se pro tentokrát rozloučíme pohledem do jedné poválečné směrnice. Jedná se o přípojek I k předpisu K 10 (zjišťovací předpisy) platný od 1. května 1950 s názvem „Vzorník nejužívanějších zavazadel“. Tento vzorník se používal při vyhledávání zavazadel při jejich podejdi jako cestovní zavazadlo, spěšnina nebo jako rychlé nebo nákladní zboží. Vzorník byl využíván rovněž při vyplňování hlášenky o ztrátě zavazadla, ve které kromě rozměrů nebo např. barvy zavazadla muselo být uvedeno i číslo nejpodobnějšího zavazadla z této normy. Nezbyvá než dodat, že platnost tohoto předpisu byla ukončena až 31. března 1982.

Michal Roh



Ukázka ze vzorníku nejužívanějších zavazadel platného od 1. května 1950. Konkrétně se jedná o část vzorníku pobíjených kufrů a cestovních košů.

Foto: sbírka Michal Roh

Foto měsíce



Doba dovolených se pomalu blíží ke konci, tak si ji ještě připomeňme snímkem Vlastimila Hybranta z Vysokých Tater.