

Konference ČD Cargo

První listopadový týden patřil tradičně obchodní konferenci ČD Cargo. Mělo tomu tak být i letos. Bohužel současná epidemiologická situace konání této akce znemožnila. Na letošní rok jsme chystali nejen návrat konference zpět do Špindlerova Mlýna, ale i bohatý odborný program, ve kterém jsme chtěli zákazníky informovat nejen o cenové a tarifní politice ČD Cargo na následující rok, ale prostřednictvím pozvaných hostů i informovat o vývoji státní dopravní politiky, o opatřeních ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu nebo plánech správce železniční infrastruktury na další období. Aby naši zákazníci o tyto zásadní informace nepřišli, rozhodli jsme se přednášející oslovit, aby svůj příspěvek „dali na papír“ a k zákazníkům v uplynulých dnech doputovalo speciální vydání Bulletinu ČD Cargo.

Informace se k zákazníkům dostaly, což je důležité. Vydání Bulletinu se setkalo s velice kladnou odezvou. Doufejme však, že další ročník obchodní konference se již uskuteční v tradiční podobě. Osobní kontakty, zvláště v obchodě, jsou totiž nenahraditelné.

A pokud i vás zajímají informace ze speciálního čísla Bulletinu, podívejte se na https://www.cdcargo.cz/documents/10179/70000/Bulletin_CD_Cargo_2020_special.pdf

Michal Roh



V Německu vstoupí 13. prosince 2020 v platnost zákon zakazující používání klasických litinových brzdových špalíků. V rámci německé železniční sítě budou povoleny pouze vozy vybavené nekovovými brzdovými špalíky. I když zpočátku nebude použití vozů s litinovými špalíky sankcionováno, bude to mít velký dopad na všechny dopravce, resp. držitele vozů. ČD Cargo se na tuto skutečnost dlouhodobě připravuje tak, aby od prosince letošního roku bylo schopné plně pokrýt všechny požadavky zákazníků na přepravy do Německa.

Ilustrační foto: Jakub Dvořák

„Čelíme konkurenci i v přepravách jednotlivých vozových zásilek,“

OBSAH

03

Investujeme nejen do vozidel

ČD Cargo investuje nejen do vozidel, ale i do opravárenského zázemí a techniky. Přesvědčit se o tom mohou například zaměstnanci OKV Břeclav.



04

Hybridní lokomotivy

Náš seriál o hybridních lokomotivách je u konce. Dnes se seznámíme nejen s nejmodernějším vozidlem EURO-DUAL, ale i s dalšími typy provozovnými u ČD Cargo.



komentuje Ing. Marek Šafarčík, vedoucí komoditní skupiny železo a strojírenské výrobky, současnou situaci na dopravním trhu. V rozhovoru však čtenářům také přiblíží, co vše má na vývoj v hutnictví vliv a jak ČD Cargo těmto vlivům čelí.

► Začneme tradiční otázkou. Jaké druhy zboží spadají do Vámi řízené komodity?

Přepravy v komoditě železo a strojírenské výrobky máme rozdělené do čtyř základních skupin – rudy, hutní výrobky, železný šrot a stroje. Na prvním místě, co se týká objemu přeprav, jsou železné rudy, dále následují přepravy hutních výrobků, například plechů, svitků drátů, kolejnic, trubek a také polotovarů k dalšímu zpracování – ingotů, bram apod. Pomyslnou třetí příčku v komoditě zaujímají přepravy železného šrotu a strojů je nejméně. Je to dáno charakterem tohoto zboží – v současné době přepravujeme především



Ing. Marek Šafarčík

Foto: Archiv ČD Cargo

sporáky, pračky a myčky. Při přepravě velkých strojírenských celků spolupracujeme s kolegy specializujícími se na přepravy mimořádných zásilek. Pro

představu dodejme, že v roce 2019 jsme v „mojí“ komoditě přepravili 11,9 mil. tun zboží. To představuje necelých 20 % z celkových přeprav ČD Cargo.

► Jaké faktory ovlivňují „Vaši“ komoditu?

Vzhledem k širokému portfoliu přepravovaného zboží je to hlavně skladba vozového parku a jeho dostatečná kapacita. Je dobře, že investujeme do obnovy vozového parku, zvláště do vozů řady Sggrs s nástavbami, které umožňují přepravu pro různé druhy zboží. Chybí nám ale moderní vozy na přepravu dlouhých nedělitelných předmětů – dlouhých kolejnic, štetovnic nebo závitových tyčí a také vozy na nahládku svitků drátů do dvou vrstev. Jejich potřebu se snažíme řešit najímáním od jiných držitelů.

Dalším faktorem ovlivňujícím objem přeprav v komoditě je konkurence. Kromě již více méně tradičních ataků silničních dopravců se i v komoditě železo stále více potýkáme s narůstající konkurencí ze strany soukromých a bývalých národních dopravců, a to

Pokračování na str. 2

„Čelíme konkurenci i v přepravách jednotlivých vozových zásilek,“

Dokončení ze str. 1

dokonce i v segmentu jednotlivých vozových zásilek, který byl donedávna naší doménou. V tranzitu se jedná například o vlaky složené z „jednotlivců“ v zahraničí, které potom dotyčný dopravce veze přes naše území jako ucelené na vlastní licenci. V cílové zemi je pak předá dalšímu dopravci, který pak zásilky doveze rozptylem do stanic určení. My na podobném principu připravujeme projekt přeprav železného šrotu do Itálie. Co bohužel nemůžeme ovlivnit, je přístup a strategie některých bývalých národních dopravců k přepravě jednotlivých vozových zásilek. Například italský dopravce Mercitalia tento systém již neprovozuje, PKP Cargo ho omezuje nebo skokově zdráží, což se samozřejmě projevuje i na našich objemech. A ne vždy je možné v zahraničí využít jiných dopravců.

► Zmínili jste vozy Sggrs. Kde všude nacházejí v komoditě železo uplatnění?

Nové vozy řady Sggrs jsou používány především na přepravu kontistlíků z Třince do Kladna-Dubí, Bohumína nebo Ostravy. Velký význam mají rovněž na přepravách bram z polských přístavů do Ostravy. Dříve se na tomto rameni vozily vlaky složené ze 40 vozů řady Eas, kdy se netto hmotnost vlaku pohybovalo okolo 1 400 tun. Dnes jezdíme s 20 vozy, na kterých je loženo až 2 400 tun zboží. V letošním roce se nám vozy Sggrs



Zkušební nakládku ScrapTaineru na vlečce TSR Czech Republic v Hradci Králové

Foto: Petr Kadeřávek

podarilo nasadit na přepravu kontistlíků z Udine do Bohumína a můžu říct, že přesvědčit odesílatele v Itálii o změně technologie, nebyl zrovna lehký úkol. Dnes, po zkušenostech s nakládkou, kdy nemusí zboží fixovat, už jiný vůz ani nechce. V nedávné době proběhly rovněž zkušební pře-

pravy šrotu s využitím těchto vozů a nástavby, tzv. ScrapTaineru.

► Co Váš tým? Jste s ním spokojený?

V komoditě je včetně mně 5 obchodníků. Někteří z nás pamatují ještě samotné začátky obchodu pod hlavičkou ČD, kdy jsme zákazníkům nabízeli

pouze přepravu v rámci České republiky. Uběhlo pár let a dnes jsme schopni nabídnout zákazníkům komplexní služby po celé Evropě. Přednostně přitom využíváme služby našich dceřiných společností a zahraničních poboček a tam, kde ještě nemáme vlastní licenci, se obracíme na stávající

dopravce a další partnery. Ve spolupráci s odborem 16 jsme schopni zákazníkům každodenně poskytovat informace o stavu a poloze zásilky. S administrativou a přepravní legislativou nám pomáhá odbor podpory prodeje. Svůj tým bych rozhodně neměnil, ale mrzí mne, že od ledna příštího roku si už jen mohu říct „Bylo nás pět“. Vlastně bych tímto způsobem také rád poděkoval Dagmar Valové za její dlouholetou práci pro naši společnost a popřát jí v této nelehké době hlavně pevné zdraví do dalších let na zasloužilém odpočinku.

► Co očekáváte v komoditě železo ve střednědobém horizontu?

Vývoj v nejbližších měsících bude hodně závislý na dalším vývoji epidemie Covid-19 a také na tom, zda Evropská unie prodlouží ochranná opatření na dovoz oceli, které mají bohužel skončit v příštím roce. Ocelárny v Evropě musí dodržovat přísná ekologická pravidla, takže nemohou konkurovat dováženému oceli z Číny, Turecka, Ukrajiny a dalších zemí, kde žádná podobná opatření neplatí nebo se nerespektují. Výrobci a sekundárně i nám by pomohlo, kdyby vlády podporovaly využití domácí oceli ve veřejných zakázkách. Ve hře je také výstavba nové ocelárny společnosti Liberty v Ostravě, v jejímž důsledku by došlo k nárůstu spotřeby šrotu. Pro nás by to znamenalo výraznou změnu přepravních proudů, na kterou zcela určitě pozitivně zareagujeme.

Přípravil: Michal Roh

Řada 742.7 na Lipence

Za poslední téměř dvě desetiletí jsme byli svědky různých modifikací vozby manipulačních vlaků na elektrifikovaných tratích. Každé období bylo ve znamení jiného modelu.

Prvotní hybridní vozba, kdy elektrická lokomotiva za sebou táhla nečinnou motorovou lokomotivu, se vyznačovala poměrně drahými provozními náklady. Jednak toto řešení zvyšovalo hmotnost vlaku, v případě velkých strojů až o desítky tun, a také se vyznačovalo určitou náročností při manipulacích. Druhé řešení spočívalo v náhradě motorové lokomotivy bateriovým vozem upraveným z klasického „hytláku“. S „žehličkami“ řady 210 s bateriovým vozem se ještě nyní můžeme setkat na Česko-budějovicku, avšak jejich provozní stav rok od roku postupně klesá.

Další a zároveň třetí možnost představovala a představuje elektrická lokomotiva s přidaným pomocným naftovým motorem. Z našich tratí ji známe pod označením 218. V seriálu o hnacích vozidlech již byla v Cargováku představena a podobnými vozidly se zabývají i další články. Nicméně všechna tato řešení mají své nejlepší období nejspíš definitivně za sebou

a doba si pomalu žádá nové a moderní řešení. Určitou „záplatou“ na současný stav vozového parku v elektrické střídavé trakci, především „žehliček“ řady 210 a dosluhujících bateriových vozů se dočasně nabízí úsporné řešení v podobě modernizované lokomotivy řady 742.

V době zvýšených přeprav dřeva v souvislosti s kůrovcovou kalamitou

je tato kombinovaná vozba stále nutností, zejména například na Jindřichohradecku, ale také na známé Lipence, tedy na trati spojující Rybník s Vyším Brodem a Lipnem. V druhé polovině roku 2020 se tak na Lipence můžeme setkat s některým z moderních strojů řady 742.7 z SOKV České Budějovice.

Text a foto: Antonín Němeček



Mn 88300 z Rybníku do dopravní Vyšší Brod-klášter vedený lokomotivou 742.716

Prodloužení platnosti jízdních výhod



Dne 10. listopadu 2020 obdržela společnost ČD Cargo, a.s., z gestorského útvaru oblasti zaměstnaneckých jízdních výhod – odboru péče o zaměstnance GR ČD, a.s., pokyny s informacemi, které se týkají prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2021.

- K prodloužení platnosti jízdních výhod ČD pro rok 2021 je stanoveno období od 12. listopadu do 12. prosince 2020.
- Provedením úhrady prolongační částky je prodloužena platnost aplikace železniční průkazka na In Kartě na další období, a to do 11. prosince 2021. Prolongační částka uhrazená pro rok 2020 je platná do 12. prosince 2020. Výše prolongační částky a časových příplatků zůstávají stejné.
- Bližší informace, včetně nezbytných postupů a procesů ve společnosti ČD Cargo, a.s., jsou zapracovány ve směrnici PERs-10-B-2011 Poskytování vnitrostátních zaměstnaneckých jízdních výhod, v platném znění.

Věra Drncová

Změna v dozorčí radě ČD Cargo, a.s.

Jediný akcionář České dráhy, a.s., při výkonu působnosti valné hromady společnosti ČD Cargo, a.s., vzal na vědomí oznámení odstoupení z funkce člena dozorčí rady společnosti ČD Cargo, a.s., Bc. Romana Onderky, MBA ke dni 3. října 2020 a s účinností od 4. října 2020 zvolil za člena dozorčí rady společnosti ČD Cargo, a.s., Ing. Jana Vrátníka.

Vlaky ČD Cargo napříč Evropou

S lokomotivami řady 383 ČD Cargo pyšnicími se polepem „Napříč Evropou“ bylo možné se od září setkat až čtyřikrát denně (dvakrát v každém směru) na trase Bratislava-Petržalka – Wien – Passau – Falkenberg Elster. a zpět.

Byly nasazeny na přepravy osobních automobilů Volkswagen z automobilky v Devínské Nové Vsi, které se společně s vlaky Škoda z Mladé Boleslavi a Solnice sjíždějí a přepracovávají v seřaďovací stanici Falkenberg, kde se finálně sestavují tzv. „čisté relace“, tzn., že každý vlak má následně jen jednu stanici určení. Běžně se přepravy z Devínské Nové Vsi uskutečňují přes Českou republiku. Bohužel kapacitní a provozní

problémy na přechodu v Děčíně, způsobené nepřetržitou výlukou traťové koleje s úplným nočním přerušením provozu, byly důvodem značné nespokojenosti zákazníků VW i BLG, a hrozila nám ztráta těchto přeprav. Díky našim zahraničním obchodním aktivitám a možnosti realizovat přepravy v zahraničí na vlastní licenci, jsme zákazníkovi mohli nabídnout variantní řešení spočívající právě v jízdě přes Rakousko a Německo. „Týdně takto bylo realizováno 10 – 14 párů vlaků“, říká Karel Adam, jednatel dceřiné společnosti CD Cargo Germany, která přepravy koordinovala. Zároveň dodává: „Vše proběhlo k plné spokojenosti zákazníka, kterého překvapila jak rychlost, tak spolehlivost přepravy.“



Podvečerní odjezd uceleného „autovlaku“, v čele s Vectronem 383.008, ze stanice Bratislava-Petržalka

Foto: Vladislav Bokora



Vlakový Vectron 383.009 zachytil Karim Ibrahim 18. září 2020 u Tullnerfeldu.

I přesto, že trasa přes Rakousko a Německo je o více než 400 km delší, podařilo se zákazníkovi nabídnout srovnatelnou dobu přepravy a proporcionálně výhodnou cenu, a to zejména díky nákladům za dopravní cestu v Německu, kde správce německé infrastruktury DB Netz vyhodnotil odklony jako provozně odůvodněné a přispívající k odlehčení přetíženého úseku údolím Labe, a odklonovou trasu částečně zvýhodnil. „Když sleduji, jak tyto vlaky, jedoucí na licenci a v režii ČD Cargo, zapřažené moderními ČD Cargo lokomotivami už z Bratislavy-Petržalky přes Passau do Falkenbergu (přes 1 000 km) doslova „létají jako rakety“, je pro mne jednokolejné

omezení v údolí Labe se svými důsledky smutná a nepříjemná záležitost. Pro výměnu zboží s Německem potřebuje železnice rozhodně více, než tři přeshraniční jednokolejky, i když ta „děčinská“ je pouze dočasná. Dvě ostatní – Cheb a Česká Kubice, ještě bez elektrifikace a na území Německa se složitými úvratěmi, moc dodatečné kapacity neposkytují“ poznamenává Karel Adam. Přetrasováním vlaků na Rakousko jsme omezili kapacitní požadavky na Děčín, což se následně projevilo zpravidelněním přeprav z Nymburka do Falkenbergu, které realizujeme také pro BLG.

Michal Roh

Investiční akce 2020

OKV Břeclav – Rekonstrukce provozní budovy

V letošním roce byl rekonstruován objekt provozní budovy pracoviště opravny nákladních vozů (OKV) Břeclav s investičními náklady ve výši 6,98 mil. Kč. Budova byla vystavěna v roce 1916 a při absenci větších oprav byla již technicky ve špatném, téměř havarijním stavu. Vzhledem k nepostradatelnosti tohoto objektu k zabezpečení administrativně technických činností oprav nákladních vozů v rámci OKV a nemožnosti pře-

sunu zaměstnanců do jiných prostor v této lokalitě, bylo nezbytné pro další provoz realizovat komplexní rekonstrukci objektu, a to hlavně z důvodu zajištění bezpečnosti pracovníků a souladu technického stavu budovy s platnými hygienickými předpisy.

Provozní budova je v současné době využívána 47 zaměstnanci OKV. Jsou zde kanceláře, šatny, denní místnosti a sociální zázemí. V budově je taktéž umístěn server výpočetní techniky pro celé pracoviště OKV Břeclav.

V rámci rekonstrukce byly provedeny zejména nové rozvody elektroinstalace (včetně hromosvodu a slaboproudých rozvodů), vodovodního a kanalizačního potrubí a rozvodů teplovodního vytápění budovy. Byla vybudována nová plynová kotelná s odvodem spalin nad střechu. Dispozičně byly upraveny prostory pro sociální zázemí včetně vzduchotechniky. V celém objektu byla osazena nová okna včetně žaluzií a vyměněny dveře včetně zárubní. Po obnově poškozených částí fasády budovy včetně okapového chodníku se provedly nové vnější omítky s respektováním původního vzhledu objektu. V rámci akce se obnovily vnitřní omítky, provedla se montáž nových sádkartonových podhledů, rekonstruovaly se všechny podlahy s kompletní obnovou podlahových krytin.

Dobu realizace se podařilo zhotoviteli, kterým byla společnost Stavika s.r.o. z Břeclavi, zkrátit ve vztahu k harmonogramu a smluvnímu termínu o 3 měsíce.

Rekonstrukce patkových zvedáků 25 tun

Jednou z dlouhodobých strojních investic byla rekonstrukce celkem 27 kusů patkových zvedáků s nosností 25 tun probíhající v letech 2017 – 2020. Jednalo se o rekonstrukci patkových zvedáků napříč naší společností s největším počtem v rámci



Zvedáky v SOKV Ostrava po rekonstrukci

SOKV Ostrava. Samotná akce byla náročnější z logistického hlediska, protože akce nesměla absolutně narušit plynulost oprav. Z tohoto důvodu byla většina rekonstrukcí řešena klouzavě, kdy při odvozu starých zvedáků byly zároveň na stejné místo dosazeny zvedáky rekonstruované. Rekonstrukcí byla nejen

prodloužena životnost zvedáků, které byly vyrobeny převážně v 70. letech, ale také zvýšena bezpečnost provozu díky dosazení nových zvedacích ramen.

Text: Zdeněk Levý,
Radovan Malý
Foto: Archiv ČD Cargo



Zrekonstruovaný objekt provozní budovy v OKV Břeclav

Hybridní železniční vozidla (dokončení)

V současnosti nejnovější projekt firmy Stadler je na hybridní univerzální posunovací jednokabinovou lokomotivu NG kombinující spalovací motor s emisní normou Stage V s akumulátory, které mohou být dobíjeny nejen ze spalovacího motoru, ale i rekuperací a s pomocí sběrače z trakční sítě.

Z úplně jiného spektra je velká šestnápravová lokomotiva EURODUAL stejného výrobce, která kombinuje napájení z troleje s dieselovým motorem o výkonu až 1 900 kW. Vychází z konceptu EURO 9000 a nejde o žádné Last mile řešení, kdy je dieselagregát malého výkonu používán jen pro provoz na vlečkách a nezatrakovaných kolejích. Výkon této lokomotivy v nezávislé trakci je plnohodnotný a nastaven podle přání zákazníka. Proto jsou tyto

raci pohonu, ale i vnější design skříňe a čel. Variabilita lokomotiv je také jejich nejsilnější stránkou, kdy si zákazník může objednat lokomotivu přesně podle svého přání a přizpůsobit si ji pro své výkony.

I další, pro nás exotičtí výrobci pracují na svých řešeních. Např. ruský výrobce Transmašholding představil nový koncept dvounápravové hybridní posunovací lokomotivy TEM5X. Byl vyvinut tak, aby pracoval jak na naftové palivo, tak na energii lithium-iontových baterií. Prototyp má být vyroben v roce 2020 a stane se první ruskou hybridní lokomotivou. I rumunská společnost S.C. ROMANIA EUROEST S.A. Constanta představila dieselové-hydraulické lokomotivy LDH 1250 CP přestavěné na plug-in hybrid, první používá v Galați firma Arcelor Mital. Britský výrobce prů-



Lokomotiva EURODUAL v kombinaci pro provoz na neelektrizovaných a elektrizovaných tratích střídavých proudových soustav 15 kV a 25 kV je u dopravce Captrain v běžném provozu. **Sbírka: Petr Kadeřávek**

lokomotivy tak oblíbené a jezdí nejen v Evropě, ale jejich klony můžete vidět i třeba v Jižní Africe (jako čtyřnápravové lokomotivy PRASA DUAL), v Bolívii, Turecku nebo v Tanzánii. V Evropě je můžete vidět ve Velké Británii (jako UK DUAL), Francii, Německu, nebo v Rakousku. Mnohdy byste je nepoznali, protože na přání zákazníka je výrobce schopen měnit nejen konfigu-

myslových lokomotiv Clayton Equipment vyrábí lokomotivy Hybrid+ CBD90, což jsou mohutné 90tunové posunovací lokomotivy vybavené 416kW baterií a dieselovým motorem s ekologickou normou Stage V určené pro přístavy a průmyslové areály. A co se děje v Číně? To by bylo na zcela samostatný článek, každopádně místní výrobci rozhodně nezažalují. Malým



Lokomotiva EURODUAL VFLI v kombinaci pro provoz na neelektrizovaných a elektrizovaných tratích proudových soustav 1,5 kV ss a 25 kV s **Foto: Francois Pobeze**



Lokomotiva 187.344 ve službách pobočky ČD Cargo, Niederlassung Wien

Foto: Karim Ibrahim

příkladem může být dodávka 4 hybridních posunovacích lokomotiv čínského výrobce CRRC s opcí na dalších 16 lokomotiv pro DB. Lokomotivy jsou vybaveny Li-Ti baterií schopnou produkovat 150 kW trakčního výkonu a dieselového motoru o výkonu 250 kW.

Hybridní vozidla a ČD Cargo

I když si to spousta lidí neuvědomuje, ČD Cargo používá hybridní vozidla již od svého vzniku. Už v roce 1991 byla v Lokomotivním depu České Budějovice upravena elektrická posunovací lokomotiva řady 210 na provoz s napájením z náhradního bateriového zdroje o výkonu zhruba 100 kW, který byl zastavěn do nákladního prostoru služebního vozu. To umožnilo lokomotivě závislé trakce provoz mimo trolej. Podobným způsobem bylo zrekonstruováno v Českých Budějovicích pět lokomotiv. Toto řešení mělo ovšem ně-

kolik nevýhod, proto se zde zrodila i myšlenka hybridní dvouzdrojové lokomotivy schopné provozu jak na proud z troleje, tak na dieselagregát, bez toho, že by musela jezdit s bateriovým vozem. Vznikla tak lokomotivní řada 218 a v roce 2010 byla lokomotiva 218.028, vyrobená z lokomotivy 210.028, zařazena do provozu. Lokomotiva umožňuje jízdu napájením buď z troleje se systémem 25 kV/50 Hz, nebo je umožněn trakční režim ze spalovacího motoru.

bridní lokomotivy, které má pronajaté od společnosti Railpool. Jde o stroje Bombardier Traxx 187.341 a 187.344, které jsou vybaveny funkcí Last mile, kdy je s použitím baterie nebo spalovacího motoru o výkonu 180 kW této elektrické lokomotivě umožněn provoz mimo trolej po nezatrakovaných kolejích ve stanicích nebo na vlečkách.

Hybridní vozidla procházejí překotným vývojem, neustále se objevují nová řešení prezentovaná jednotlivými výrobci. Ani ČD Cargo nemůže stát



Rumunská lokomotiva LDH 1250 CP jako plug-in hybrid

Foto: SC Romania Euroest SA

V SOKV České Budějovice nyní pomalu dokončují v pořadí již druhou, mírně odlišnou, dvouzdrojovou lokomotivu 218.102, která je vybavena nejen trakční výzbrojí pro napájení z troleje, ale současně i výkonnějším a ekologičtějším vznětovým motorem Caterpillar C18. Také bychom neměli zapomenout na „Adély“, malé hybridní posunovací lokomotivy řady 799, které můžete vidět v každém SOKV. Vznikly přestavbou lokomotiv 701-703 v letech 1992 – 1997. ČD Cargo vlastní 7 lokomotiv tohoto typu a ty spolehlivě obsluhují všechny jeho opravny kolejových vozidel.

I naše dceřiná společnost Niederlassung Wien v současnosti používá hy-

stranou, používání hybridních vozidel může přinést nejen úspory v provozu, ale i úspory za poplatky podle nastavení legislativy. Proto je třeba pečlivě sledovat novinky na tomto trhu. Jak je vidět v tomto článku, kde jsme si představili některá řešení světových výrobců, hybridních lokomotiv již jezdí velké množství, ale jejich přednosti a nehuhy je třeba před nákupem pečlivě zvážit. Typů hybridních lokomotiv je, samozřejmě, mnohem více a přibývají stále další. Není ale možné v tomto článku představit všechny včetně jejich technického řešení, byly vybrány jen ty nejzajímavější.

Petr Říha

Plenární zasedání Koordinačního výboru pro trans-euroasijské přepravy (CCTT)

Doba koronavirová s sebou přinesla nutnost organizace mezinárodních jednání formou videokonferencí. Je otázkou, jak dlouho lze vydržet osobně formální jednání, když fyzická tvorba kontaktů je základem každého úspěšného podnikání.

Výjimkou nebylo ani 29. plenární zasedání organizace CCTT, jehož je ČD Cargo členem, a které se virtuálně uskutečnilo ve dnech 5. a 6. listopadu. V úvodu vystoupil předseda představenstva ruských drah pan Oleg Belozero a přednesl zprávu o tranzitním potenciálu trans-euroasijských koridorů a výzvách mezinárodní logistiky.

Následovaly hodnotící zprávy z řad dopravců, asociací speditérů i intermodálních operátorů, pracovních skupin CCTT či partnerských mezinárodních organizací (OSŽD, UIC, CIT, FIATA, UNECE, WCO). Jednání se za ČD Cargo zúčastnil obchodní ředitel pan Bohumil Rampula a Michal Vítěz.

V roce 2019 bylo ve směru Čína-Evropa-Čína přepraveno po železnici 347,4 tisíc TEU. V prvních 8 měsících 2020 to bylo dokonce 337,4 tisíc TEU, což je 58 % nárůst za srovnatelné období. Velkým problémem je setrvávající disbalance mezi přepravními směry ve prospěch zásilek z východu (cca 70 %). Pozitivním trendem je roz-



Zasedání CCTT se za ČD Cargo zúčastnili obchodní ředitel Bohumil Rampula a vedoucí oddělení mezinárodních vztahů Michal Vítěz.

šiřující se portfolio tras, přičemž největší objemy tranzitují z Číny přes Kazachstán. ČD Cargo se do těchto přeprav zapojuje pomocí své dceřiné společnosti ČD Cargo Logistics, jež jako jedna z prvních firem v České republice začala zajišťovat železniční dopravu zásilek na Nové Hedvábné stezce. Kromě tradičních komodit, které byly přepravovány již dříve, jako např. elektronika, automobilové součásti a některé spotřební zboží, se v posledních měsících stále více vyskytují poptávky na přepravu dřeva v kontejnerech (do Číny) a v souvislosti s ko-

ronavirovou krizí i například přepravy zdravotnického materiálu z Číny.

K zajímavým nynějším projektům CCTT patří systém bezpapírových tranzitních přeprav či elektronické plomby. Síla a význam Koordinačního výboru pro trans-euroasijské přepravy spočívá v síťovosti (25 zemí) a počtu členů (100) zahrnujících významné železniční dopravce z Evropy i Asie, klíčové speditéry, operátory kombinované dopravy, představitele přístavů, státních organizací i obcí, telekomunikací, marketingových či bezpečnostních společností.

Text a foto: Michal Vítěz



Vystoupení předsedy představenstva ruských drah Olega Belozero

Ze zahraničí

SLOVENSKO

Restrukturalizace společnosti ZSSK Cargo

Dopravce ZSSK CARGO už dva roky zápasí s poklesem přeprav zboží zapříčiněným úpadkem evropského hutnictví. Výhledově situaci zhoršuje i postupný útlum uhelných elektráren, předpokládaný pokles přeprav dřeva a celosvětová koronavirová krize. Proto byl připravený a od října je i realizovaný nový plán radikální transformace a zestihlení společnosti. Ministerstvo se s tímto ozdravným plánem ztotožňuje. Od 1. listopadu do konce roku odejde z firmy přibližně 10 % zaměstnanců, tzn. přibližně 490 lidí. Většina z nich pracuje ve Východoslovenských překladištích v Čiernej nad Tisou a Maťovcích, ale také v regionech Košice, Zvolen a Žilina. Po ukončení personálního a procesního auditu se očekává další propouštění.

Transformace však není jen o propouštění zaměstnanců. Kontinuální pokles tržeb a neustále se zvyšující náklady je potřebné zastavit dalšími opatřeními zaměřenými na posílení obchodních aktivit a také rozsáhlými provozními úsporami. Společnost se musí vrátit objemem přeprav a výškou tržeb do dvou let minimálně na úroveň roku 2019.

Michal Roh

Nákladní železniční doprava ve Spojených státech v roce 2020

V loňském roce, 10. května 2019, uplynulo 150 let od události, která navždy změnila nejen severoamerickou železnici, ale bez přehánění celý svět: došlo k propojení tratí společností Union Pacific a Central Pacific a tím ke spojení Atlantického a Tichého oceánu železnicí. Severoamerická železnice tak získala definitivně postavení páteřního dopravního prostředku, které v nákladní dopravě, na rozdíl od Evropy a jiných částí světa, neztratila dodnes.

V 19. století měly americké železnice mnoho společného s železnicemi evropskými – především dominanci soukromého kapitálu, ale i většinu technických řešení. Avšak postupem času se vyvinuly v dosti odlišný systém. Ten byl a je za celou svou historii ovlivňován jen minimálními státními zásahy, snahou o minimalizaci vlastních nákladů a postupem doby orientací na nákladní dopravu, což vedlo ke vzniku jednoho z neefektivnějších a nejvýkonnějších dopravních systémů, jaké vůbec v současnosti ve světě existují. Celková délka železniční sítě v USA

dosahuje nyní cca 228 tisíc km. Jejím základem je síť tzv. Class I. Tato kategorie zahrnuje všechny hlavní železniční tratě doplněné množstvím vedlejších tratí, vleček, apod. (Class II a III). V současnosti patří do Class I tratě osmi společností, Union Pacific, BNSF, CSX, KCS, Norfolk Southern, dále kanadské Canadian National a Canadian Pacific a mexická Ferromex. V této souvislosti je pak důležitý pojem „trackage rights“, tedy něco jako právo přístupu na dopravní cestu jiné společnosti. Obvykle se nejedná o právo dané zákonem, neboť ve většině případů jde o výsledek dvoustranných dohod mezi železničními společnostmi. Výjimkou jsou pouze situace, kdy je tato možnost dána jako podmínka při schvalování fúzí společností.

Americká železnice si dodnes do jisté míry uchovala charakter 19. století, což především znamená unitární a soukromou formu vlastnictví vozidel i infrastruktury a dále i její technické parametry, tedy neelektrizované tratě, z velké části jednokolejné. Ty navíc v mnoha horských partiích na západě země překonávají nepříznivý terén pů-



„Doublestack Train“ společnosti BNSF projíždí v srpnu 2018 známou smyčkou Tehachapi v Kalifornii.

sobivými řešeními včetně odvázných viaduktů, smyček a dlouhých tunelů. Ovšem na druhou stranu je tato infrastruktura využívána v maximální možné míře, a to co se týče hmotnosti vozidel i vlaků, jejich délek i provozním a obchodním řízením za využití moderních zabezpečovacích a informačních technologií. Existuje tak systém, který ve výkonovém vyjádření v tunomilích zajišťuje ročně 33 % všech výkonů v nákladní dopravě ve Spojených státech, a to včetně letecké, potrubní, říční a příbřežní vodní dopravy (údaje za rok 2018). Pokud bychom vzali jen pozemní módy dopravy, tedy silniční a železniční, pak železnice zajišťuje dokonce celých 46 % – což je poměr, o kterém se Evropě a jejím politikům může nechat jen zdát. Zajímavý je ovšem i trend, v roce 1980 byl tento podíl 22, resp. 42 % a v roce 2000 pak 29, resp. 43 % – tedy opět úplně opačný vývoj než v Evropě.

Samozřejmě ani americké železnice se nevyhýbají moderní civilizační trendy. V první řadě jde jako jinde na světě o postupné opouštění uhlí jako energetického zdroje, což má pochopitelně na

nákladní železniční dopravu negativní dopady. Nicméně jak je vidět z výše uvedených čísel, dokázali američtí nákladní železniční dopravci a operátoři na tyto změny reagovat a těžit z nich. V první řadě jde o nárůst výkonů intermodální dopravy, která má ve Spojených státech dlouhou tradici: historie přeprav silničních návěsů sahá až do meziválečné doby a přeprav kontejnerů do padesátých let. A již v roce 1984 byl učiněn klíčový krok k zvýšení konkurenceschopnosti železnice na tomto poli –

byl zaveden tzv. doublestack, neboli přepravy kontejnerů ve dvou vrstvách na sobě. Dnešní rozvoj intermodální dopravy je tažen dvěma faktory. Jednak mohutným rozvojem mezinárodního obchodu a přeprav spotřebního zboží na velké vzdálenosti, a dále (ve velké míře s tímto souvisejícím) rozvojem tzv. e-commerce, tedy prodejem na dálku přes e-shopy, aukční portály a podobně. To klade úplně nové nároky na distribuci zboží a vede ke vzniku zcela nových zbožových toků, ve kterých má železnice velkou šanci na prosazení se, což potvrzuje i to, že mezi lety 2000 a 2017 došlo dle dostupných zdrojů k nárůstu výkonů v železniční intermodální dopravě o 52 %.

Kromě intermodál zde ale i dnes existují konvenční železniční přepravy vozových zásilek, které pokrývají prakticky všechny známé komodity a jsou postaveny na rozsáhlé vlečkové a místní železniční síti navázané na dálkové tratě Class I. Funguje tak přepravní systém, schopný zpracovávat zásilky doslova všech typů a objemů.

Text a foto: Martin Boháč



Po „městské trati“ vedené ulicí Embarcadero West v kalifornském Oaklandu projíždí vlak konvenčních zásilek, tzv. Manifest, společnosti Union Pacific.



Návěsy firmy FedEx naložené na železničních vozech nedaleko městečka Seligman v Arizoně

Železniční proměny (10.)

Kombinovaná doprava (1. díl)



Již od nepaměti existovala snaha ulehčit nezbytné manipulace se zbožím využitím vhodných přepravních prostředků. Z globálního pohledu bylo hybným momentem bezpochyby uplatnění myšlenky amerického podnikatele v silniční dopravě Malcolma McLeana, který jako první dokázal myšlenku využití jedné přepravní jednotky – tzv. námořního kontejneru – prosadit v mezinárodním obchodě a odstartovat tak éru, která doslova změnila náš svět.

Ačkoli tehdejší socialistický blok nestál přímo v centru celosvětového obchodu, i sem záhy kontejnery dorazily. Československo zaujímalo díky své poloze poměrně významnou úlohu v mezinárodní železniční dopravě ve středoevropském prostoru. Ta byla ještě umocněna snahou získávat drahocenné devizy za přepravu tranzitních zásilek. Je tak poněkud paradoxní, že první železniční zásilky ISO kontejnerů na našem území byly vlastně obdobou dnešních přeprav tzv. Hedvábnou stezkou. Šlo totiž o přepravu z Japonska a Jižní Koreje do západní Evropy přes území SSSR. I pro Sovětský svaz bylo žádoucí získávat tímto způsobem západní měnu a proto se pozemní doprava tehdy v konkurenci s tou námořní poměrně úspěšně uplatňovala. Od druhé poloviny 60. let se tak na trase z Čierne nad



Tisou dále do Západního Německa začaly pravidelně objevovat zásilky s kontejnery, v tehdejší terminologii transkontejnery, tedy kontejnery ISO 1 C (délka 20 stop). Až později začaly tyto zásilky směřovat i přímo do Československa. Pravděpodobně první ucelený kontejnerový vlak s určením pro ČSSR přijel do Prahy-Vršovic z přístavu Rostock v červenci 1969.

Zatímco přepravy pro potřeby československých podniků se rozjížděly postupně od první poloviny 70. let, výše popsaný tranzit z Dálného Východu v tuto dobu prakticky skončil především v důsledku problémů s překládkou ve východoslovenských překladištích a s kvalitou služeb tehdejších sovětských železnic. V prvopočátcích kontejnerové dopravy hrála pro do-

mácí podniky důležitou roli přeprava do Velké Británie, která se odehrávala zejména přes přístav Rostock. Jedněmi z prvních pravidelnějších přeprav v kontejnerech od nás byly přepravy sladů do Japonska. Kontejnery se sladem směřovaly do Japonska přes Hamburk, a to lodní dopravou z přístavu Praha-Holešovice, Mělník a Děčín-Loubí. Prázdné kontejnery pro tyto přepravy však byly navázeny z Německa ucelenými vlaky do Děčína.

Budování kontejnerového systému u ČSD začalo v roce 1971, kdy bylo přejmenováno „Středisko pro řízení mezinárodní železniční přepravy na ČSD – Intrans“. Od roku 1975 pak byla tato organizace odpovědná za veškerou přepravu v kontejnerech na našem území, a to s již s novým plným názvem Československá kontejnerová doprava (ČSKD) – Intrans. Tím také současně začalo systematictější budování kontejnerového dopravního systému (KDS) na našem území. Od roku 1976 přešla i správa kontejnerů do tehdejší doby vlastněných ČSD pod ČSKD – Intrans. V té době bylo u ČSD zařazeno již 4 542 kusů 20' kontejnerů. Zprvu šlo o kontejnery dovezené z NSR, v sedmdesátých letech pak pokračoval dovoz z NDR. Nutnou podmínkou rozvinutí systému byla výstavba překladišť. Zpočátku šlo pouze o provizoria. První bylo překladiště v Čierné nad Tisou, které ovšem sloužilo pouze k překládce kontejnerů mezi vozy širokého a normálního rozchodu. V roce 1975 bylo již možné provádět manipulace s kontejnery i v Praze na

Žižkově, v Brně-Horních Heršpicích, Bratislavě filiálce, Košicích, Plzni nákladovém nádraží, Ostravě, Přerově Horních Moštěnicích, Lovosicích, Kolíně a Českých Budějovicích. Kromě toho ještě existovala překladiště v přístavech ve správě ČSPLO v Děčíně-Loubí, Ústí nad Labem-Mariánské Skále a Praze-Holešovicích a ČSPD v Bratislavě-Pálenisku. Šlo ale spíš o provizorní zařízení. První skutečné překladiště bylo otevřeno až 15. října 1976 v Brně-Horních Heršpicích.

Vlastní provoz překladišť byl zajišťován plně ČSD, jednotlivé podniky ČSAD zajišťovaly silniční rozvoz, celkovou organizaci KDS měl pak na starost organizaci Intrans. Kromě kontejnerů Intransu byly k dispozici i kontejnery ostatních států RVHP (od roku 1974 na základě Dohody o společném užívání kontejnerů v mezinárodních přepravách, zkráceně SUK). Proti současnému využití námořních kontejnerů byl zásadní rozdíl v tom, že převažovaly vnitrozemské přepravy ve vazbě na SSSR s využitím překládky mezi vozy obou rozchodů. Také vlastní přeprava po žele-

Naopak ve vnitrostátní přepravě docházelo postupně k nárůstům přeprav, takže od roku 1978 došlo k tvorbě prvních ucelených kontejnerových vlaků i ve vnitru. Šlo například o relace Louny – Brno/Bratislava/Žilina, Beroun – Praha-Běchovice, Rakovník – Louny, Praha-Běchovice – Valašské Meziříčí/Brno jih/Bratislava ÚNS, Bratislava ÚNS – Choceň, Bratislava ÚNS – Žilina. Šlo obvykle o skupinové vlaky, které manipulovaly v některých nácestných stanicích, takže např. vlak Louny – Bratislava ÚNS dobíral a odstavoval zátěž v Kolíně, Pardubicích a v Brně. Svého vrcholu dosáhl KDS ve vnitrostátních přepravách v druhé polovině osmdesátých let. V té době bylo v provozu u ČSD 20 překladišť, 60 dalších překladišť pak provozovaly přímo jednotlivé podniky pro vlastní potřeby a Intrans vlastnil přes 20 tisíc kontejnerů. V roce 1989 bylo celkem přepraveno cca 587 000 kontejnerů a na překladištích ČSD bylo přeloženo 331 509 kontejnerů. Přes polovinu objemů ovšem tvořila přeprava ve vnitrorelacích, kdy však často šlo o pře-



Kontejnerový terminál ČSKD-INTRANS v Pardubicích Foto: Martin Navrátil

leznici byla organizována poněkud odlišně, než jak jí známe dnes. Z překladišť byly vypravovány většinou pouze skupiny vozů, které dále pokračovaly běžnou vlakotvorbou. Případně ucelené kontejnerové vlaky v mezinárodních relacích pak byly sestavovány z jednotlivých vozů až ve vybraných stanicích. Již zmíněné ucelené vlaky do přístavu Rostock měly jako odesílací různé stanice, například ve Lhotce nad Bečvou, České Třebové nebo Slovenském Novém Meste. Od roku 1975 začaly jezdit ucelené kontejnerové vlaky přes Čiernou nad Tisou do SSSR. Kromě této nejsilnější relace se postupně začalo s přepravou do ostatních zemí RVHP v rámci dohody SUK. Jejich objemy ovšem nebyly takové, aby si vyžádaly zavádění ucelených vlaků.

pravy vlečka – vlečka, kdy kontejnery sloužily spíše jako náhrada nedostatků krytých vozů.

Zásadním zlomem pro vývoj kombinované dopravy byl přelom 80. a 90. let. K 1. lednu 1989 byla na Intrans převedena všechna překladiště ČSD, a to včetně veškeré infrastruktury, překládacích mechanismů, s výjimkou Lovosic a Prahy bez pozemků, které tak nadále zůstaly ve vlastnictví ČSD. Mimo jiné tak železnice svým způsobem vyklidila pole v oblasti provozování terminálů, na rozdíl od většiny evropských států. Byl tak položen základ systému, kdy překladiště jsou zpravidla provozována přímo operátory kombinované dopravy a nejsou tak součástí veřejně dostupné infrastruktury.

Lukáš Soukup



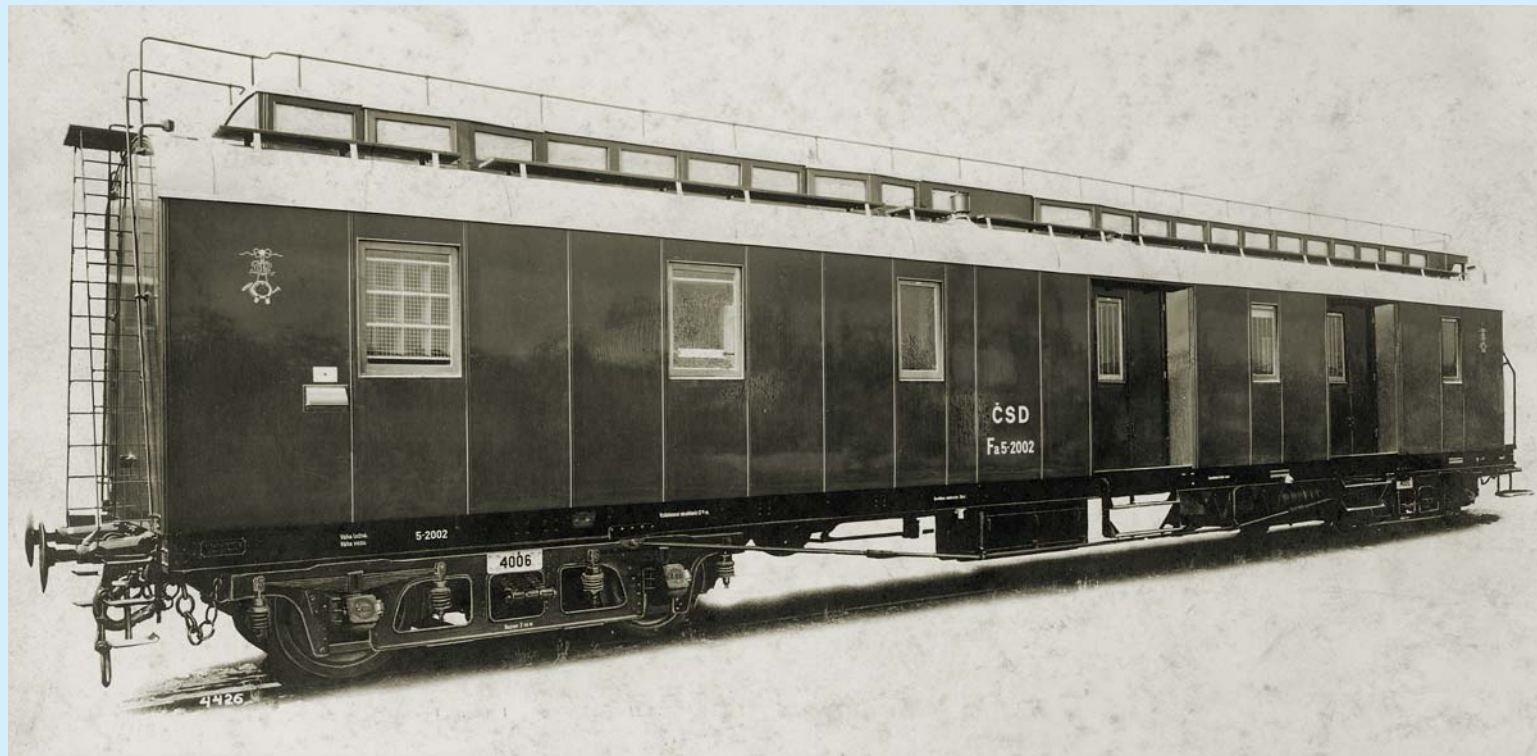
Boční kontejnerový překladač, tzv. „Baťák“ na kontejnerovém terminálu v Pardubicích Foto: Martin Navrátil



Foto měsíce



Fotografie Jakuba Dvořáka navozuje atmosféru doby, kdy se po našich tratích proháněly dlouhé nákladní vlaky v čele s parními lokomotivami. V případě listopadové fotografie měsíce se však jedná o zvláštní jízdu uspořádanou letos v září Klubem historie kolejové dopravy především pro zahraniční fotografy.



Poštovní vůz Ringhoffer řady Fa z roku 1921

Vlakové pošty, které dříve měly na tomto území svou cílovou stanici, byly patřičně zkráceny nebo zrušeny úplně. Od března 1939, kdy německá armáda obsadila i zbytek území, zaniká podnik Československá pošta. Pošta se pod názvem Protektorátní pošta Čechy a Morava stává součástí Německé říšské pošty. Je také s okamžitou platností zastavena veškerá letecká přeprava nad územím Protektorátu, poštu nevyjímaje. Letecké zásilky byly do světa odesílány prostřednictvím letiště ve Vídni. Mnozí zaměstnanci pošty se aktivně zúčastňovali protinacistického odboje. Sabotovali zásilky úřadů okupační správy, likvidovali udavačské dopisy a nejen ve vlakových postech v utajení přepravovali nelegální tiskoviny do všech koutů okupovaného území. Nejednomo odbojářů pomohli v poštovních vozech přeshraničních vlakových pošt dostat se do bezpečí.

Po roce 1945

Tak jako po 1. světové válce, tak i po druhé musel být obnoven zanedbaný vozový park vlakových pošt. Stav vozů byl natolik špatný, že je ČSD odmítala radit do vlaků. Musely být dány do provozu i vagóny z konce 19. století, která stály léta odstavená jako dílenské vozy. Dodávky nových vozů byly obnoveny až v roce 1949.

Bez souvislosti s komunistickým převratem začala v roce 1948 radikální přestavba systému poštovní přepravy. Z dřívějšího radiálně větveho systému na radiálně uzlový. Cílem do budoucna bylo vlakovými postami obsluhovat jen poštovní přepravní uzly v krajských a okresních městech. Tím se odstartovala další vlna rušení vlakových pošt na lokálních tratích. Reorganizace přepravní sítě byla ukončena v roce 1962.

Vnitrostátní letecká přeprava využívala velmi rychle obnovených linek ČSA. Osobní přeprava

má ale jiné priority, než poštovní. Časová poloha letů neodpovídala potřebám poštovní přepravy, která se i v současnosti odehrává hlavně v noci. Vláda uložila poště povinnost doručit listovní zásilky následující den po dni podání. Vzhledem k neuspokojivému stavu železnice a neexistenci dálnic, bylo tento stranický úkol možno splnit

ňujícím poštovním posádkám zpracovávat zásilky za letu. Ačkoliv tento způsob přepravy zásilek byl poprvé vyzkoušen již v roce 1946 v USA, do pravidelného provozu se dostal pouze v Československu.

V roce 1958 je v Československu zaveden další způsob zpracování zásilek za jízdy dopravního



Poštovní vůz řady F „Rybák“ z roku 1949. Vůz je v současné době majetkem KHKD.

Foto: Muzeum vlakové pošty

pouze s využitím letecké přepravy. V roce 1952 bylo vypraveno první rýze poštovní noční letadlo z Plzně přes Prahu do Brna. Od roku 1956 byl počet poštovních linek rozšířen o lety do Košic a Zvolenu, přičemž tyto lety měly mezipřistání také v Brně, Přerově, Ostravě a Bratislavě. Nákladní letadla byla vybavena zařízením umož-

prostedku. Na scénu přicházejí automobilové pošty, které byly provozovány v přestavěných běžných linkových autobusech. Ve světě se poprvé tento nový typ přepravy objevuje ve válečných čtyřicátých letech v USA. Systém práce v automobilových postech byl stejný jako ve vlakových a letadlových. Zavedení tohoto druhu zpracování

a přepravy zásilek umožnilo zrušit další desítky vlakových pošt. Jejich výhoda oproti železniční přepravě byla nesporná. Poštovní autobusy zajížděly až k letišti a spolu se sítí letadlových pošt vytvářely systém, který umožnil doručení dopisu z Chebu do Košic na druhý den.

Poslední typ ambulantní pošty, lodní pošta, u nás z pochopitelných důvodů nebyl zaveden.

Po roce 1980

V tomto období nedocházelo k žádným větším změnám. Stále pokračoval trend rušení vlakových pošt, i když už nebyl tak razantní. Významným zásahem do přepravní sítě bylo zrušení letadlových pošt na začátku roku 1982. Jejich provoz byl již z ekonomického hlediska neudržitelný. V provozu zůstala jediná linka, která sloužila především k přepravě stranického denního tisku.

Sametová revoluce v roce 1989 nepřinesla poštovní přepravě tolik změn, jako společenskému zřízení. Mnohem významnější bylo ukončení existence České a Slovenské federativní republiky na začátku roku 1993. Poštovní přeprava ještě půl roku fungovala beze změny, ale již od přechodu na jízdní řády železnice na začátku června byly vlakové pošty mezi oběma samostatnými státy zkráceny. Pátevní letecká linka mezi Prahou, Bratislavou a Košicemi byla zrušena také. Obě země přijaly běžný režim mezinárodního poštovního styku.

Koncepcí poštovní přepravy, která byla přijata v sedmdesátých letech minulého století, počítala s postupným útlumem provozu vlakových pošt. Manuální práci posádek měly převzít automatické třídící linky ve stacionárních postech. Pouze technologické zaostávání centrálně řízeného hospodářství státu před rokem 1989 umožňovalo existenci stále ještě poměrně husté sítě ambulantních pošt. Výstavba těchto moderních třídících center u nás i na Slovensku způsobila, že ambulantní způsob práce byl ukončován. Letadlové pošty ukončily svůj provoz jako první již s koncem roku 1981. Rok 1997 byl posledním pro slovenské vlakové pošty a české automobilové pošty. Konec českých vlakových pošt nastal v roce 1999. Posádky opustily poštovní vagóny definitivně v roce 2002. To již ale sloužily jen jako jedno nebo dvoučlenný doprovod. Ke třídění zásilek již nedocházelo.

Slovenská pošta železnici definitivně opustila v roce 2016. Česká pošta stále provozuje na trase Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava čtyři páry poštovních rychlíků. V nich jsou řazeny i vozy bývalých vlakových pošt, které jsou již přizpůsobeny moderní poštovní přepravě kontejnery a přepravními klecemi. Veškeré vnitřní vybavení těchto vozů bylo demontováno. Z vozového parku České pošty má své původní vybavení již jen jeden jediný vůz, který v současnosti slouží k muzejním účelům.

Vozový park ambulantních pošt

Poštovní přeprava využívala všechny dostupné dopravní prostředky. Vlaky, koňské potahy, motocykly, osobní i nákladní auta, autobusy a letadla. Pro radost sběratelů kuriózních filatelis-



Interiér poštovního vozu Ringhoffer řady Fa č. 2001

Foto: Česká pošta – Poštovní muzeum



Interiér poštovního vozu řady F „Rybák“ z roku 1949

Foto: Muzeum vlakové pošty



Poštovní vůz řady Fa vyrobený vagónkou Bautzen v roce 1961

Foto: Muzeum vlakové pošty

tických materiálů byly čas od času využity i vrtulníky, balóny či dokonce kosmická loď. Ambulantní způsob zpracování probíhal na území bývalého Československa pouze ve speciálně k tomu upravených vagónech, autobusech a letadlech.

Vlaky

Pro první zkušební vlakové pošty byly použity provizorně upravené nákladní vozy. Jejich vybavení bylo skromné, avšak účelné. Ke třídění zásilek stačil obyčejný stůl a dostatečný počet přihrádek na dopisy. Vozy speciálně vyrobené pro

vlakovou poštu byly již mnohem sofistikovanější a například francouzské vozy byly velmi dekorativní.

Plocha vozu se zpravidla skládala z prostoru úřadovny a malého příručního skladiště. Poštovní vozy byly jako první vybaveny vlastním záchodem, což nebylo obvyklé ani v osobních vozech I. třídy. Rakousku patří zajímavé prvenství. U poštovních vozů z roku 1858 byly na železnici poprvé použity přechodové můstky, které propojily nákladní vůz tzv. konduktérské vlakové pošty s vozem poštovní ambulance/úřadovny. Vznikl tak ve své podstatě první čtyřnápravový

poštovní vůz. Oba vozy byly tímto můstkem pevně spojeny, těsnění před povětrím zajišťoval kožený měch, díky čemuž získaly výstižnou přezdívku "harmonika". Tento vynález určil směr, kterým se vyvíjel další vývoj poštovních vozů v zemích rakouské monarchie a jejich následovnících. Vzniklá užitečná ložná plocha byla rozdělena v poměru cca 40 % úřadovna a cca 60 % skladiště/výpravna. Toto poměrné členění plochy poštovních vozů bylo dodržováno i u těch nejmodernějších z poloviny osmdesátých let minulého století, a to nejen z československé produkce a ale také z produkce výrobců bývalých zemí Rakouska-Uherska. Lze tak hovořit o tzv. rakouské koncepci poštovních vozů.

V jiných státech Evropy se vývoj vozového parku ubíral jiným směrem. Na rozdíl od vozů rakouské koncepce, které byly využívány pro zpracování a přepravu všech druhů zásilek, včetně balíků, byly vozy například anglické či francouzské ur-

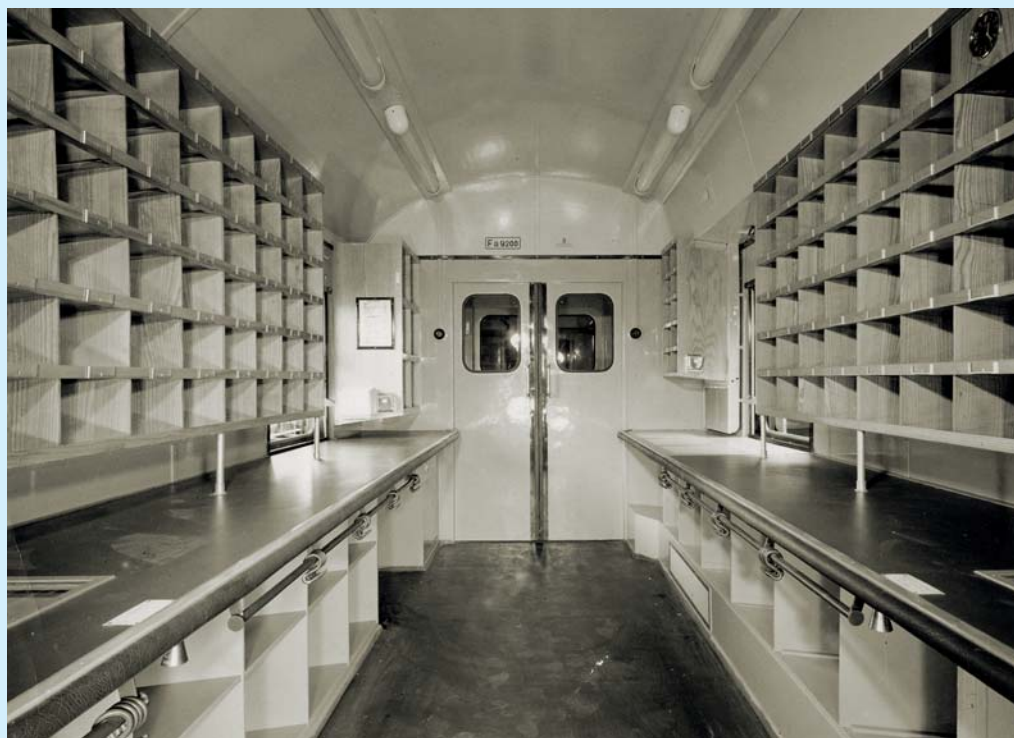
běny nejen dvounápravové vozy o různém rozvoru náprav, ale také třínápravové a od konce 19. století také plnohodnotné rychlíkové čtyřnápravové vozy.

Na našem území se na výrobě poštovních vozů podílely všechny místní vagónky. Ať už Ringhofferovy závody v Praze, Tatra Kopřivnice, Tatra Kolín, Vagónka Studénka nebo Královopolské strojírny v Brně. Jen jednou byly dodány na naše koleje vozy z ciziny. V roce 1961 byly zakoupeny vozy německé koncepce z vagónky Bautzen z tehdejší Německé demokratické republiky.

Naposledy byly v Československu vyráběny poštovní vozy ve Studénce v roce 1985. Některé vozy z této 200 kusé série slouží po patřičných úpravách poštovní přepravě doposud.

Autobusy

Nápad využít pro poštovní přepravu autobusy se pravděpodobně zrodil v USA ve válečných čtyřicátých letech. Americké dálnice brázdivly upravené autobusy pod názvem Highway Post Office.



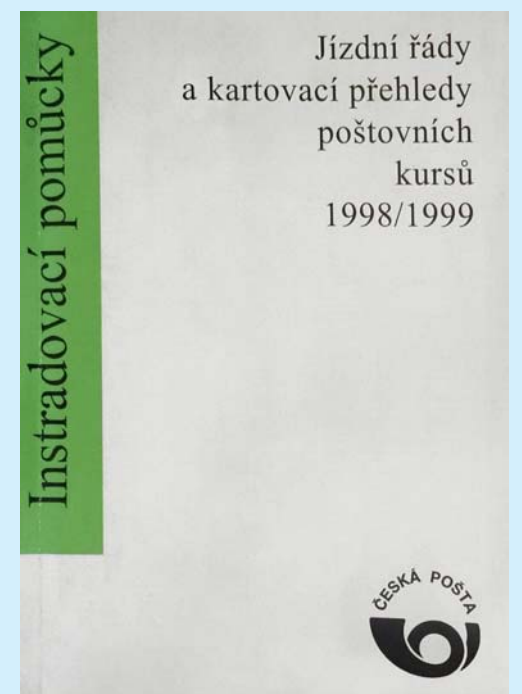
Interiér poštovního vozu řady Fa z roku 1961

Foto: Muzeum vlakové pošty



Interiér poštovního vozu řady Fa z roku 1961

Foto: Muzeum vlakové pošty



Oběh č. 14				doklad-druh závěru			stanice		doklad-druh závěru			stanice	
Praha-Ostrava 7 1301				pří- jímá	vypra- vuje	ome- zení	od - pro	příjezd - odjezd	pří- jímá	vypra- vuje	ome- zení	od - pro	příjezd - odjezd
Jede v pracovní dny a sobotu				L/P		s	Tábor 02						
Délka trati 349 km Postv. ve skupině				S/Cb			Ústí nad Labem-Praha						
doklad-druh závěru				L/P/1		s	Ústí nad Labem						
stanice				S/Cb			A-P 04-403.1						
pří- jímá				L/P/1		s	Ústí nad Labem 02						
vypra- vuje				S/Cb			Chomutov-Praha-						
ome- zení				L/P/1		s	Chomutov						
od - pro				S/Cb			A-P 04-411.1						
Praha Malešice TB				L/P/1		s	Chomutov 02						
23:30				S/Cb			Jihlava-Praha-						
S Praha 025				LP		s	Jihlava						
L Praha 025				S/L		s	A-P 06-617.1						
S Praha 025 EMS				S/P		p	Jihlava 02						
S/P Praha 023 P I., II.				S/Cb		p	Praha 025						
S/Cb Praha 023 C I., II.				S/Cb		p	Praha 023 P						
S/O Praha 023 08							Praha 023 C						
S/O Plzeň-Praha 348													
S/O Plzeň-Praha 349													
S/O Č. Budějovice-Praha-													
S/Cb Č. Budějovice													
A-P 02-200.1													
L/P z České Budějovice 02													
S/Cb z Tábor-Praha-Tábor													
A-P 02-210.1													
L/P z Tábor 02													
S/Cb z Plzeň-Praha-Plzeň													
A-P 03-305.1													
L/P z Plzeň 02													
S/Cb z Karlovy Vary-Praha-													
L/P A-P 03-307.1													
S/Cb z Karlovy Vary 02													
L/P z Ústí nad Labem-Praha-													
S/Cb A-P 04-404.1													
L/P/1 z Ústí nad Labem 02													
S/Cb z Chomutov-Praha-													
L/P/1 A-P 04-406.1													
S/Cb z Chomutov 02													
L/P/1 z Liberec-Praha-													
S/Cb A-P 04-408.1													
L/P z Liberec 02													
S/Cb z Česká Lípa 2													
L/P z Turnov-Praha-Turnov													
S/Cb A-P 05-518.1													
L/P z Č. Budějovice-Praha-													
S/Cb A-P 02-200.2													
L/P z České Budějovice 02													

Ukázka jízdního řádu a kartovacích přehledů z období platnosti GVD 1988/1989. Ten byl poslední s provozem vlakových pošt. Grafikon poté se už ve vozech vlakových pošt netřídilo za jízdy a počet členů posádek se snížil na jednoho (výjimečně na dva). Tento stav trval až do roku 2003.

Foto: Muzeum vlakové pošty

čeny především pro třídění listovní pošty. Jednalo se o několikavozové poštovní vlaky, kde v třídních pracovaly desítky členů posádky. Na rozdíl od rakouské koncepce byla balíková přeprava od listovní většinou oddělena.

Výroba vozů byla v Rakousku zadávána více výrobcům, kteří podle shodné dokumentace dokázali produkovat unifikované vagóny. Byly vyrá-

V Československu se objevily první úvahy o automobilových poštách v roce 1956 se zavedením letadlových pošt. Na podzim roku 1957 byl s využitím přestavby autobusu Škoda 706 RO postaven první prototyp automobilové pošty, který svůj zkušební provoz zahájil na trase Plzeň - Praha Ruzyně, letiště - Plzeň na jaře roku 1958. Úpravy se dočkaly také autobusy následujících



Poštovní vůz řady Postmw vyrobený ve vagónce Studénka v roce 1985. Jeho majitelem je Česká pošta.
Foto: Muzeum vlakové pošty

generací: Škoda RTO, Škoda ŠL 11, Škoda ŠD 11 a Karosa L 734. Poslední automobilová pošta vyjela na svou trasu v roce 1999.

Letadla

Pošta nikdy žádné letadlo nevladla. Vždy si je i s posádkou (kromě té poštovní) pronajímala. Pro ambulantní letadlové pošty, ve kterých byly za letu tříděny zásilky, se nejprve používaly slavné válečné americké Douglas C-47 "Dakota". Začátkem šedesátých let byly nahrazeny letadly Avia Av-14. Od druhé poloviny sedmdesátých let je vystřídaly proudové Jak-40 K, které letadlové pošty sloužily až do konce v roce 1981. Pro poštovní přepravu si ale pošta pronajímala i letadla jiných typů od jiných dopravců, než byly ČSA.

Lodě

Pro úplnost je nutno zmínit také tento druh poštovní přepravy. Je pravděpodobné, že Československá pošta čas od času něco lodí přepravila. A pokud ano, pak se mohlo jednat jen o využití přivozu pro pěší pochůzku doručovatele, nebo pro převoz silničního kursu s koňským potahem. Plovoucí třídníky ve stylu vlakové pošty, které byly obvyklé na transatlantických parnicích, naše pošta

nepřevážala. Asi neznámější lodní poštou byla ta na dolní palubě lodi RMS Titanic. Tamější posádka se až do poslední chvíle snažila zachránit alespoň pytle s doporučenými zásilkami. Jak to dopadlo, víme všichni. Z posádky lodního poštovního úřadu katastrofu nepřežil nikdo. Mimochodem, zkratka RMS před názvem lodi znamenala Royal Mail Ship – loď Královské pošty.

Existovala také pošta na lodích rakouského válečného námořnictva. Zvláštní kapitolou naší poštovní přepravy byla lodní pošta na lodích Československé námořní plavby. Její činnost ovšem nevykonávala pošta a tedy ani žádný zaměstnanec pošty. V podstatě šlo jen o sběru zásilek členů posádky, která byla v nejbližším přístavu předána našemu velvyslanectví. To jej diplomatickou poštou odeslalo do vlasti, kde byly zásilky k další přepravě předány poště.

Lidé

Prvními pracovníky ve vlakových poštách byli pouze zkušení poštovní úředníci. Jeden zapisoval zásilky do seznamů/karet (odtud pochází výraz kartovat), druhý otevíral a zavíral poštovní pytle a zásilky třídil. S přibývajícím prací byla zřizována místa zřízenecká a poslužná. Čekací doba pro

přijetí do stavu posádek vlakových pošt byla několik let. Nároky na vysokou odbornou zdatnost a dobrý zdravotní stav byly vysoké. Povolání to bylo obtížné, pracovní podmínky velmi spartánské. Veškerá činnost posádky byla za jízdy prováděna ve stoje. Nejen třídění zásilek, ale také jejich zapisování do karet. Kvůli silnému kymácení vozu bylo možno použít ke psaní stůl jen pokud vlak stál ve stanici. Kartující úředník používal tvrdou desku, kterou si opřel o tělo. V době před vynálezem kopírovacího papíru vyhotovoval kopii opsáním druhý úředník, případně zřízenec.

pracovníků pořad málo. Byly proto pořádány náborové kurzy poštovního provozu. Pomocí absolventů těchto kurzů a vysokého pracovního úsilí zaměstnanců pošty se nakonec podařilo situaci stabilizovat. V roce 1920 dokonce začaly být dodávány první nové čtyřnápravové vozy, které byly již objednány Čsl. poštou. Členové posádek vlakových pošt byli po celou dobu existence ambulantních pošt vnímáni jako elita mezi poštovními zaměstnanci.

Novodobí členové posádek vlakových pošt se rekrutovali z mnoha poštovních učilišť rozestých



Současná podoba poštovní přepravy – tři páry poštovních expresů vypravovaných téměř každodenně mezi Prahou a Ostravou – NEX 60057 projíždí v brzkých ranních hodinách Klučovem.

Foto: Miroslav Boška

Aby se ušetřilo na mzdových nákladech, byly vlakové pošty rozděleny na úřednické a zřízenecké/konduktérské. V těch úřednických mohly být zpracovávány všechny druhy zásilek, tedy i ty s cenným obsahem. Zřízenecké mohly zpracovávat pouze listovní poštu. Cenné zásilky v nich cestovaly v již hotových a zapečetěných pytlech přímo k poštovním úřadům určení. Osvětlení vozů se provádělo zpočátku svíčkami, ale z bezpečnostních důvodů byly brzy nahrazeny olejovými lampami. Vůz vytápěla kamna na tuhá paliva, která byla zpravidla uprostřed vozu. Ten úředník, který k nim měl pracoviště nejbližší, trpěl vedrem, ten nejbližší zimou. Izolace stěn vozů ještě neexistovala a mezerami mezi prky stěn do nich foukal vítr mnohdy i se sněhem.

V takových podmínkách musely pracovat první posádky od poloviny 19. století téměř až do jeho konce. Jejich práce vyžadovala často rychlé a správné rozhodování. Tyto primitivní podmínky to ale v žádném případě neulehčovaly. S technickým pokrokem se podmínky práce posádek zlepšovaly. Olejové lampy na velmi krátký čas nahradily plynové, ale ty byly během poslední dekady 19. století rychle nahrazeny elektrickým osvětlením. Vozy tehdy neměly dobíjecí dynamo. Baterie se po ukončení jízdy vyměnily za nabití. Tam, kde měly poštovní vozy svou domovskou stanici, byly zřizovány akumulátorovny. Se zářivkovým osvětlením byly vozy dodávány až od roku 1961.

Povolávací rozkazy do rakouské armády od roku 1914 neustále snižovaly počty úředníků i zřízenců ve vlakových poštách. Ti v armádě velmi často skončili zařazení k obsluze polní pošty, včetně té vlakové. Civilní vlakové pošty trpěly velkým nedostatkem personálu. Silná vlaková pošta, která byla v mírové době obsazena dvěma úředníky, jedním zřízencem a poštovním sluhou, se ze dne na den musela zvládnout ve dvou lidech a mnohdy i jen v jednom. Přitom zásilek neubývalo – naopak. Vojáci rakouské armády mohli zdarma odesílat dopisnice polní pošty. Opačným směrem proudily tisíce balíčků na přilepsou k vojenskému komisárku.

Po převratu v říjnu 1918 a vzniku Československé republiky se stav personálu příliš nezlepšoval. Vrátili se sice demobilizovaní pracovníci, ale nebylo jich dost k pokrytí zvýšených nároků na dovozování (k novému státu loajálních) úředníků na území Slovenska a Zakarpatské Rusi. K návratu do vlasti byli vyzváni čeští poštovní zaměstnanci z Rakouska. Ale přes všechna tato opatření bylo

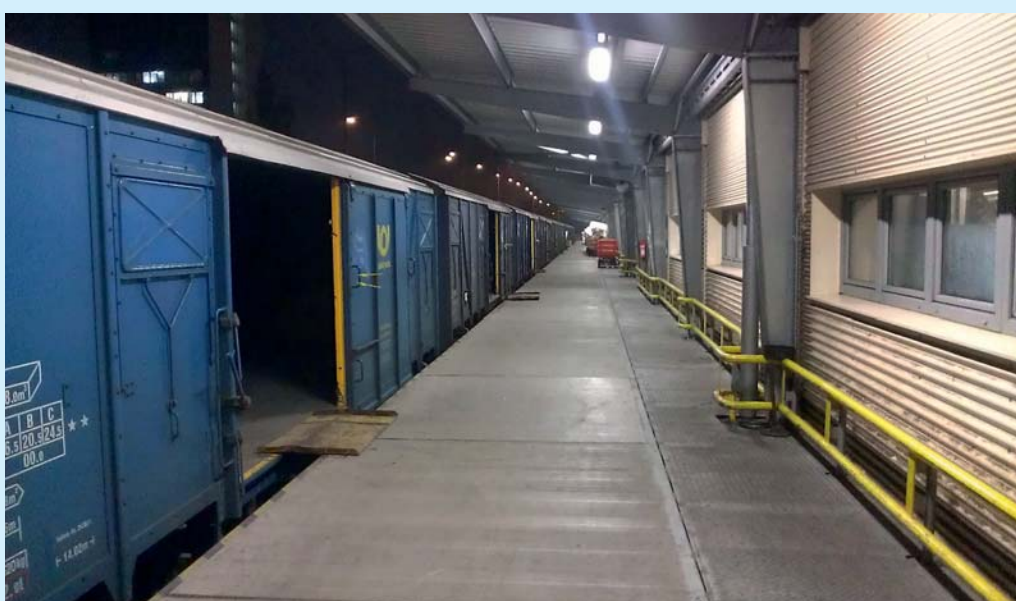
po celé republice. Ale kvůli nedostatku personálu přicházeli často rovnou "z ulice". Zejména po roce 1968 se mohli v jednom voze sejít profesor medicíny se slavným režisérem. Režimem pronásledovaní lidé nacházeli ve vlakových poštách svou novou práci.

Na přelomu osmdesátých a devadesátých let minulého století organizovalo poštovní školství na učilišti Spojů v Olomouci učňovskou vlakovou poštu z Olomouce do Brna. Ti, kteří v této slavné olomoucké továrně na „vlakáře“ získali výuční list, jsou mnohdy ve vedení logistiky České pošty dodnes.

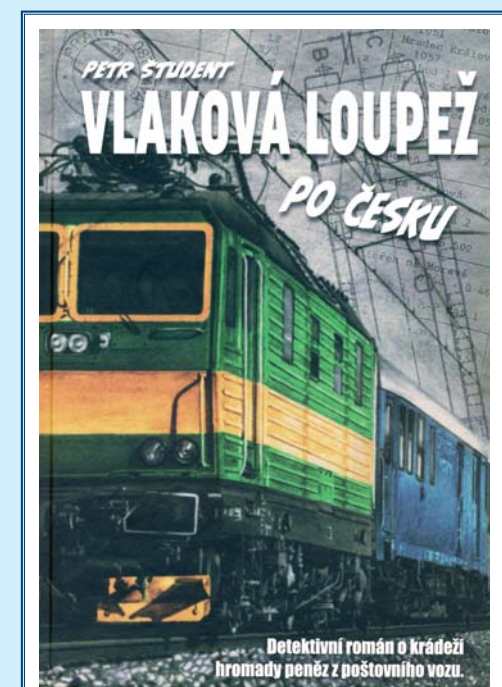
Petr Študent – Muzeum vlakové pošty



Interiér muzejního poštovního vozu řady Postmw z roku 1985 s expozicí typu "poslední den"
Foto: Muzeum vlakové pošty



Nakládka balíků do vozů řady Gbkkgs v terminálu v Praze-Malešicích
Foto: Česká pošta



Poštovní vagón plný peněz – lákavá kořist už od dob vzniku železnice.

České devadesátky jsou v plném proudu. Každý chce vydělat. Poctivou práci na poště se ale jmění získává jen ztuha. Mladá Česká republika potřebuje vlastní měnu a do všech stran ji pomáhají rozvézt poštovní vlaky. Pro tři mladé pošťáky z Ostravy a jednoho hornického vysloužilce je to velká výzva. Prostředí znají dokonale. Bude dokonale fungovat i jejich plán vlakové loupeže? Kniha zaujala režiséra Víta Karase ještě v době svého vzniku. Do první klapky je ještě daleko, ale je jisté, že se můžeme těšit na pořádný biják plný železnice.

Objednávejte přímo u autora (s podpisem a otiskem historického razítka vlakové pošty) na www.vlakovaloupez.cz.