

Musí o nás být vědět

Na propagačních materiálech naší společnosti, stejně jako na kalendářích pro rok 2021, či inzerátech propagujících naše služby se začaly objevovat odkazy nejen na naše internetové stránky, ale i na Facebookový profil a nově i na profil ČD Cargo na Twitteru. Cíl je jednoznačný. Prezentovat ČD Cargo jako stabilního, spolehlivého a moderního evropského dopravce. Myslím si, že je čím se pochlubit. Covidovou krizí jsme prozatím ustáli, investujeme do nových vozidel, expandujeme do zahraničí, přepravujeme různé zajímavé zboží.

Zatímco Cargovák, jako interní magazín, je určen především pro komunikaci s vámi, se zaměstnanci, ostatní kanály jsou určené zejména pro komunikaci s našimi zákazníky, příznivci železnice i se širokou veřejností. Budeme samozřejmě rádi, pokud nás začnete sledovat na sociálních sítích i vy. Je nám jasné, že s nárůstem počtu sledujících může narůst nejen množství kladných, ale i negativních komentářů. Koneckonců v jedné písničce se zpívá „Rádi píšeme na cizí zeď“ a kritizovat je dnes v módě. Pokud je kritika konstruktivní, je vše v pořádku a rádi se jí budeme zabývat. Ale co člověk, to názor a každý nemusí vidět vývoj v ČD Cargo tak pozitivně.

Těšíme se na vás:

www.cdcargo.cz
@cdcargo.cz
@CDCargo

Michal Roh



V odpoledních hodinách dne 4. ledna 2021 dorazilo do SOKV Ústí nad Labem pět lokomotiv řady 193, které si akciová společnost ČD Cargo najala na základě výběrového řízení vyhlášeného v závěru loňského roku. Lokomotivy jsou na dobu jednoho roku najaté od společnosti AlphaTrains a jedná se o stroje ve verzi A10, která je schválena pro provoz v České republice, ve všech okolních zemích a také v Maďarsku a Nizozemí. Lokomotivy budou nasazeny především v zahraničí, na pokrytí stále se rozšiřujících aktivit poboček v Německu a Rakousku. Není však vyloučeno ani nasazení na výkony v jiných zemích. Pětici strojů ještě doplní další dva Vectrony od jiného pronajímatele.

Foto: Michal Roh

Plány, jak dostat hospodaření do černých čísel, máme

OBSAH

02

Úvěr od EIB

Akciová společnost ČD Cargo uzavřela smlouvu s Evropskou investiční bankou (EIB) o zajištění finančních prostředků prostřednictvím investičního úvěru.



06

Konec tratě přes pražské Strašnice

13. prosince 2020 byl zahájen provoz na nové trati Praha-Vršovice – Praha-Zahradní město – Praha-Hostivař. Tato trať vede prostorem někdejšího seřadovacího nádraží Praha-Vršovice.



4. prosince 2020 byl do čela společnosti zvolen nový předseda, Ing. Tomáš Tóth. Intenzivně se jako člen přípravného týmu pro vznik ČD Cargo podílel na řešení problematiky zásobování, v naší akciové společnosti působil na několika pozicích zaměřených především na ekonomiku, zásobování a projektové řízení. Od 1. dubna 2018 zastával funkci výkonného ředitele. Novému předsedovi představenstva jsme položili několik otázek na aktuální témata.

► Před několika týdny jste se stal předsedou představenstva společnosti ČD Cargo. Co pro Vás osobně i pro firmu bude tato změna znamenat? V čem chcete navázat na Vašeho předchůdce a v čem naopak chcete jít vlastní cestou?

Zvolení do funkce předsedy představenstva pro mne představuje velký závazek. Ve společnosti jsem od jejího vzniku a velice mi záleží na jejím budoucím vývoji a celkové prosperitě. Jako výkonný ředitel jsem byl součástí užšího vedení a jsem tak nyní připraven pokračovat v plnění cílů, které jsme si ve střednědobém horizontu vytýčili. S kolegy v představenstvu si přerozdělíme práci a zároveň chci udržet přímé – operativní řízení firmy, jako vhodné doplnění k rozhodnutí statutárních orgánů společnosti.



Ing. Tomáš Tóth

S Ivanem Bednářikem, nynějším šéfem celé Skupiny ČD, jsem velmi úzce spolupracoval již delší dobu a názor na směřování naší společnosti máme shodný. Toto vnímám jako novou etapu naší spolupráce a nový impuls pro nás, ale i celou Skupinu. Za posledních pět let se nám podařilo otočit kormidlo firmy nejen ve výsledcích, ale i v rozvoji celé firmy. Nyní v tomto trendu budeme jako ČD Cargo pokračovat.

Budeme pokračovat v obnově a udržitelnosti vozidlového parku, soustředit se na problematiku ECM na hnacích vozidlech, kde milník připravenosti je již 6/2022, etablovat naše nově vzniklé pozice na zahraničních trzích, potvrzovat naši pozici na českém trhu. Velkou výzvou bude i nová personální politika naší firmy. Nemyslím tím, žádné zemětřesení na manažerských pozicích či velké změny v or-

ganizační struktuře společnosti. Bude nutné se více soustředit na rozvoj našich odborných zaměstnanců, vychovávání nových kolegů, přilákat k železnici více mladých studujících lidí. To se dlouhý čas na železnici podceňovalo. To vše v době, kdy ekonomika není v nejlepší formě. Tedy výzva je to velká.

Plány, jak dostat hospodaření do černých čísel, máme

Dokončení ze str. 1

► **Ujímáte se vedení společnosti v době, která rozhodně není jednoduchá. Pandemie Covid-19 má dopad na celý obor dopravy. Podle odhadů z prvního pololetí se ČD Cargo v roce 2020 poprvé od roku 2014 dostane do červených čísel. Přesto by však tato ztráta měla být výrazně nižší než u jiných velkých železničních dopravců. Je to tak?**

Pandemie postihla celou naši ekonomiku, segment železniční nákladní dopravy nevyjímaje. Rozhodně mi ale nepřísluší, abych komentoval situaci u konkurenčních dopravců. Za společnost ČD Cargo však můžu s plnou odpovědností říct, že ztrátu máme plně pod kontrolou a jsme plně likvidní. V květnu loňského roku jsme připravili dva scénáře vývoje hospodaření do konce roku. Byl to konzervativní a ryze pesimistický scénář. Dnes mohu říct, že ztráta bude nižší, než oba tyto scénáře předpovídaly. S ohledem na pravidla kapitálového trhu však přesnější čísla ještě nemůžeme komunikovat.

► **Asi lze jen obtížně predikovat vývoj v roce 2021. I přesto se chci zeptat, s jakými výkony a tržbami pro příští rok počítáte? Očekáváte oproti letošku zlepšení, případně na jaká čísla se chcete vrátit?**

Přeprava zboží po železnici je službou úzce spjatou s průmyslovou výrobou. Bude tedy do značné míry záviset na tom, jak se bude vyvíjet ekonomická situace nejen v České republice, ale

v celé Evropě a vlastně i na celém světě. Je to tedy jen velmi obtížné predikovatelné. Samozřejmě ale plány máme. Nyní musíme být více než kdy předtím schopni flexibilně reagovat na požadavky našich zákazníků, podpořit je v jejich opětovném nabírání sil – musíme jim přizpůsobovat veškeré naše kapacity, být efektivní. Vývoj v loňském roce to ukázal naprosto přesně a díky postupně se zvyšující flexibilitě našich služeb jsme nepřišli o žádného velkého klienta. Jak říkám, plány, jak dostat hospodaření zpět do černých čísel, máme.

Střednědobý plán, vč. strategie rozvoje naší společnosti a celé Skupiny ČD Cargo byl představen v posledním kvartále loňského roku naší dozorčí radě. Součástí této strategie byl i podnikatelský plán na rok 2021, který počítá s mírně kladným hospodařením již v letošním roce. Dozorčí rada podnikatelský plán 2021 projednala v listopadu a následně jej v prosinci loňského roku schválila naše valná hromada.

Nejpozději během následujících dvou let bychom společnost chtěli dostat na úroveň roku 2018. Tehdy ekonomika a s ní i železniční nákladní doprava zažívaly opravdový boom.

► **Jaké jsou Vaše priority nejen pro rok 2021? Bude firma pokračovat v optimalizaci?**

Po velkých propadech objemů přeprav, v souvislosti s pandemií Covid-19, se chceme již v příštím roce vrátit zpět do černých čísel, pokračovat

v investicích do obnovy a udržitelnosti kolejových vozidel, držet naši pozici na českém trhu a také posilovat roli ČD Cargo v Evropě.

Optimalizaci předpokládám, že myslíte propouštění. Je třeba si uvědomit, že nemůžeme žít odtrženi od reality. Nikdo nám nic zadarmo nedá a chceme-li si udržet konkurenceschopnost, musíme operativně reagovat na měnící se kapacitní požadavky našich zákazníků. Primárně jsme v loňském roce optimalizovali počet TH pracovníků, ale sáhnout jsme v některých lokalitách museli i do provozu. Průběžně prováděnou racionalizaci našich činností uspoříme ročně 450 mil. Kč. Propouštění je vždy až ta poslední možnost, prostor pro vyšší efektivitu musíme hledat a také hledáme i v jiných oblastech.

► **Bude ČD Cargo i nadále investovat?**

Znovu musím zdůraznit, že investice jsou pro nás prioritou a budeme v nich pokračovat i v následujících letech. V loňském roce jsme zahájili zkušební provoz lokomotiv řady 388 TRAXX, se kterými se dnes můžete setkat v čele našich nákladních vlaků v České republice. V letošním roce by měl být jejich evropský schvalovací proces dokončen, což by pro nás znamenalo využití všech deseti strojů této řady nejen u nás, ale ve všech okolních zemích. Na jaře loňského roku byly završeny dodávky nových diesellových lokomotiv řady 744 a „bizonů“ 753.6. Ke konci roku jsme měli k dispozici 25 modernizovaných strojů řady 742.71.

Musíme však řešit nejen nákup nových nebo modernizaci stávajících lokomotiv, ale také implementaci ETCS do hnaných vozidel. Nechci unavovat čísla, ale pod smlouvami na vybavení ETCS máme již 199 lokomotiv pro retrofitting a 26 lokomotiv v úrovni fitmentu, což představuje již více než polovinu počtu vozidel, které chceme mít k dispozici na začátku ostrého provozu ETCS v roce 2025. V roce 2021 budeme dále pokračovat v modernizaci již zmíněných lokomotiv řady 742, uplatnili jsme opci na dodávku dalších 5 lokomotiv řady 744.

Co se týče vozů, pak v loňském roce bylo dodáno posledních 20 cisternových vozů řady Zacns, kontinuálně pokračovaly dodávky vozů Eanos od společnosti Wagony Świdnica a pořídili jsme další vozy pro kombinovanou dopravu řady Sggrs. Závěr letošního roku, kdy výrazně narostly požadavky

zákazníků na přistavení vozů těchto řad, pak potvrdil správnost našeho rozhodnutí o jejich pořízení.

► **Jste velmi vytížený a akční člověk. Zbývá Vám ještě čas na rodinu a koníčky?**

Teď bych si potřeboval půjčit smajlíka z telefonu a mačkám toho s krčícími rameny. ☺

Ne vážně, rodina je pro mě na prvním místě. S manželkou máme dvě krásné děti a snažíme se jim dávat maximum. Žijeme trochu více v tempu, možná o to intenzivnější jsou společné chvíle, ale hlavně jsme takto spokojeni.

Koníčky. Já mám v podstatě jediný, pro který si ještě snažím hledat volný čas. Tím je jízda na kole. Kolo mě doprovází celým mým životem.

Připravil: Michal Roh
Foto: Archiv ČD Cargo

Personální změny ve společnosti

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 346. zasedání konaném dne 15. prosince 2020 přijalo usnesení č. 3471/2020 a

- vzalo na vědomí oznámení Ing. Vladimíra Sysla o vzdání se pracovní pozice ředitele odboru controllingu a investic (O1) GR, a to ke dni 31. prosince 2020. Ing. Vladimír Sysel zůstává i nadále pracovat v úseku výkonného ředitele.
- Schválilo s účinností od 1. ledna 2021 obsazení Ing. Slavomíry Kaňukové do pracovní pozice ředitelky odboru controllingu a investic (O1) GR.

Věra Drncová

Podpis smlouvy s Evropskou investiční bankou

Akciová společnost ČD Cargo uzavřela smlouvu s Evropskou investiční bankou (EIB) o zajištění finančních prostředků prostřednictvím investičního úvěru. Podpis smlouvy je plně v souladu se schváleným podnikatelským plánem společnosti na rok 2021 a umožní pokračovat v naplňování strategických cílů, mezi které patří i obnova vozidlového parku a expanze do zahraničí.

Proto budou finanční prostředky investovány mimo jiné do pořízení až 50 interoperabilních lokomotiv, 140 vozů pro kombinované přepravy nebo vybavení dalších lokomotiv evropským zabezpečovačem ETCS. Maximální výše úvěru je ze strany EIB schválena na úrovni 130 mil. EUR. Tyto finanční prostředky je možné čerpat po dobu 36 měsíců od účinnosti smlouvy. Dle podmínek EIB je z těchto prostředků možné pokrýt až 50 % investičních nákladů konkrétních projektů. Podpisu smlouvy předcházela rozsáhlá finanční analýza ze strany EIB, na jejímž základě bylo ČD Cargo vyhodnoceno jako spolehlivý a vhodný partner pro čerpání investičního úvěru.

„Podpisem této smlouvy byl završen rozsáhlý, takřka roční schvalovací proces ze strany EIB, kde byla posuzována celková ekonomická kondice společnosti a ČD Cargo v ní bylo vyhodno-

ceno jako spolehlivý a vhodný partner pro čerpání investičního úvěru. Pozitivní hodnocení společnosti ČD Cargo se odrazilo i ve velice výhodných úvěrových podmínkách,“ uvedl Tomáš

Tóth, předseda představenstva ČD Cargo, a.s.

Viceprezidentka EIB Liljana Pavlova k tomu dodala: „Naše partnerství se společností ČD Cargo zlepšuje kapa-

city, bezpečnost a kvalitu přepravních služeb v České republice, zejména využitím moderního řídicího a zabezpečovacího systému. Podporou přechodu ze silniční na železniční dopravu bude mít tento projekt pozitivní dopad na životní prostředí, a tak přispěje k podpoře přechodu České republiky k nízkouhlíkové ekonomice v souladu s cíli nedávno schváleného nástroje EIB v oblasti klimatu EIB Climate Bank Roadmap a s plánem Dopravní politiky České republiky.“

O Evropské investiční bance

Evropská investiční banka (EIB) je dlouhodobě fungující úvěrová instituce Evropské unie vlastněná jejími členskými státy. Poskytuje dlouhodobé finance pro důvěryhodné investice s cílem přispět k plnění politických cílů Evropské unie v Evropě i mimo ni. EIB spolupracuje s Českou republikou od roku 1992 a investuje do infrastruktury, malého podnikání, životního prostředí a inovací. Od zahájení svého působení v České republice poskytla EIB financování 185 projektům ve výši 22,51 miliardy EUR.



Finanční prostředky získané z EIB by měly být primárně určeny na nákup nových lokomotiv a vozů pro intermodální přepravu.
Foto: Lubomír Novák

Michal Roh

Mimořádné události v roce 2020

Říká se, že: „kdo nic nedělá, nic nezkaží“. Pokud však chcete provozovat drážní dopravu, tak se pro to něco dělat musí a s tím úzce souvisí i to, že se občas něco nepovede. Bohužel to pak v mnoha případech má negativní vliv na danou činnost a důsledkem toho všeho je třeba i vznik mimořádné události.

Všichni, kdo se alespoň trochu zajímají o železnici, sledují podrobně kromě novinek v této oblasti i informace o mimořádných událostech, obzvláště těch, které jsou zveřejněny v médiích.

Charakterem radí mezi srážky drážních vozidel. Již teď je zřejmé, že v meziročním srovnání dojde opět k značnému nárůstu počtu srážek, a to i přes to, že celkový počet mimořádných událostí se v porovnání s posledními lety vyvíjí pozitivně. Ke konci listopadu jsme evidovali 27 srážek drážních vozidel, přičemž za celý rok 2019 jich bylo „pouze“ 20. S tím úzce souvisí celkové odhadované škody, které v roce 2020 překračují částku 72 milionů Kč. V roce 2019 byla tato částka necelých 30 milionů. Odhadovaná škoda ze srážek drážních vozidel za necelých

v jednom případě i k smrtelnému zranění, je předpoklad zavinění mimo naši společnost. Doposud je ukončeno šetření u 17 srážek a zaměstnanci ČD Cargo mají odpovědnost nebo spoludopovědnost za 13 případů. Nejčastější příčinou vzniku je prozatím nedodržení podmínek jízdy podle rozhledových poměrů (7x). Menší podíl pak patří obecné definici prudkého najetí nebo třeba nedostatečnému zajištění drážních vozidel proti ujetí.

Jízda podle rozhledových poměrů je přesně stanovena tak, jako všechny další povinnosti a pokyny, a je potřeba více než kdy jindy si uvědomit, že je nutno zajistit dodržování všech závazných pravidel. Máme v evidenci několik mimořádných událostí, kdy se zaměstnanci ČD Cargo spolehli na nezavazná a nepřesná tvrzení zaměstnanců provozovatele dráhy, neověřili si skutečný stav věci a pod tímto vlivem pominuli dodržení povinností, které pak vedlo k vzniku mimořádné události. Jako příklad se můžeme zmínit o mimořádné události v Rybníšti, kdy před zahájením posunu se strojvedoucí a ani vedoucí posunu nepřesvědčili o návěsti seřadovacího návěstidla a návěsti návěstidla příslušné výkolejky a uvedli posunový díl do pohybu na základě nepřesné a zavádějící informace výpravčí. Následkem bylo vykolejení hnacího drážního vozidla přes nesklopenou výkolejku, proražení palivové nádrže a únik cca 4 000 litrů motorové nafty s následnou ekologickou havárií. Na její likvidaci pak byly vynaloženy prostředky v řádu milionů Kč.

V Břeclavi pro změnu posunovač zajišťující bezpečnost jízdy sunutého posunového dílu dával příslušné pokyny k jízdě a při tom se dané jízdě nevěnoval a vůbec si nevšiml, že je špatně postavena posunová cesta. Za stálého dávání



Mimořádná událost Ostrava-Kunčice

pokynů k jízdě došlo ke srážce s odstavenou soupravou, přičemž při dodržení všech pravidel bylo možno včas a bezpečně posunový díl zastavit. Kromě zranění jednoho ze zaměstnanců ČD Cargo došlo jednak k poškození drážních vozidel, ale také přepravovaného nákladu (osobní automobily).

Na vlečce HMMC Nošovice se pro změnu zaměstnanci ČD Cargo spolehali jeden na druhého tak mohutně, až zapomněli přestavit potřebnou výhybku v posunové cestě a za jízdy taženého posunového dílu došlo k nárazu do stojící prázdné soupravy pro nakládku aut, která pak na opačném konci zdemolovala nakládkovou rampu. Pikantní je, že strojvedoucí, který měl mít přehled o posunové cestě, se neobtěžoval změnit stanoviště a vedení posunového dílu zajišťoval z druhého hnacího drážního vozidla ve směru jízdy (2x řada 742), přičemž vedoucí posunu se nacházel na konci taženého posunového dílu.

A mohli bychom pokračovat v mnoha dalších konkrétních případech týkajících se třeba srážek z důvodu uvedení do pohybu posunového dílu, aniž by zaměstnanec věděl kon-

krétní podmínky pro stanovený posun. Máme tady případy, kdy strojvedoucí nezastavil před stojícími vozidly, ačkoli věděl, že na ně najíždí a žádná technická závada na hnacím drážním vozidle neovlivnila jeho činnost. Následkem srážek došlo k značnému poškození především hnacích drážních vozidel a především tyto důvody se podepsaly pod poměrně rozsáhlým úbytkem počtu vozidel řady 742.

Při samotném šetření příčin a okolností vzniku mimořádných událostí se zjišťují takové skutečnosti, které mnohdy potvrzují zcela zbytečnou nekážeň zaměstnanců při výkonu služby, kdy za účelem zjednodušení práce a ve snaze urychlit si danou činnost jsou opomíjeny základní bezpečnostní parametry obsažené ve všech služebních předpisech. Je tedy účelné dané problematice věnovat stále zvýšenou pozornost a věříme, že minimálně ze zveřejňovaných Poučných listů si zaměstnanci uvědomí, jak málo stačí k tomu, aby i částečným zanedbáním povinností došlo k vzniku mimořádné události.

Jan Hnilica

Zdroj foto: Spisy mimořádných událostí



Mimořádná událost Nošovice

I v loňském roce jsme zaznamenali, především v letním období, sérii vážných nehod s tragickými následky. Není tedy divu, že problematika mimořádných událostí je stále dosti živá a je třeba jí věnovat náležitou pozornost.

Mimořádným událostem se Cargovák věnoval již v několika dřívějších číslech, kdy jsme se pokusili objasnit tuto problematiku trochu podrobněji. Teď se jen stručně poohlédneme za vývojem v této oblasti u ČD Cargo v uplynulém roce 2020.

Už byla zmínka o tragických nehodách v létě tohoto roku, které se svým

11 měsíců roku 2020 činí téměř 68 % všech vzniklých škod z mimořádných událostí roku 2020. Jen pro porovnání je možné se zmínit, že v roce 2019 celková vzniklá škoda ze všech mimořádných událostí byla odhadována na necelých 90 milionů Kč a na konci listopadu 2020 tato částka překračovala již 106 milionů Kč.

V roce 2020 evidujeme tři vážné nehody vzniklé v souvislosti s provozováním drážní dopravy společností ČD Cargo a všechny tři se řadí mezi srážky drážních vozidel. U dvou, u kterých došlo k újmě na zdraví osob,

Zajímavosti z přepravy kalamitního dřeva

V dnešním Cargováku opět zmíníme některé provozní zajímavosti v oblasti přeprav kalamitního dřeva. Zatím co na Vysočině, ale i na velké části Moravy se relativně daří proti kůrovci účinně bojovat, pravým opakem byl rok 2020 v Libereckém kraji.

Za zlepšením situace v roce 2020 v jiných oblastech Čech i Moravy pak

může stát především déšť, který pomáhá proti kůrovci částečně bojovat. Podle lesníků ale zdaleka není vyhráno a také není jisté, že se situace z minulých let nebude znovu opakovat. Oproti tomu v Libereckém kraji Lesy České republiky, které mají ve správě největší část tuzemských lesů, očekávají další eskalaci situace i v roce 2021.

Rychlý nárůst objemu napadeného

dříví lýkožroutem v Libereckém kraji je způsoben hlavně zvýšením množství napadeného dřeva, které nebylo zpracováno. Pokud totiž nedojde k včasnému odstranění stromů, může se z nich na jaře kůrovec rozšiřovat do dalších oblastí, kde jsou stromy zatím zdravé. Do konce února je nutné veškeré kůrovcové dříví zpracovat a během března připravit obranná opatření pro jarní rojení. Situaci navíc zhoršuje také nedostatek zpracovatelských kapacit a špatně přístupný terén.

ČD Cargo kvůli vysoké poptávce způsobené kůrovcovou kalamitou navyšuje postupně počty nákladních vagonů na přepravu dřeva. Od roku 2015 stoupl objem přepravené kulatiny o 80 %. V posledních dvou letech je možné vidat nové nákladní vozy Smart GigaWood na dřevo od společnosti InnoFreight, jejichž výhodou je především jejich větší kapacita. Nicméně i dnes se můžeme setkat s nákladkou dřeva do dvounápravových vozů řady Es. Tyto vozy jsou primárně určeny na přepravu uhlí pro maloodběratele, které však z mnoha důvodů klesají. Uvolněná vozová kapacita proto nyní posloužila k vyplnění deficitu při přepravách vytěženého kalamitního dřeva.



Legendární poslední provozní 753 u ČD Cargo s Mn 86120 z Jablonného v Podještědí do Děčína projíždí po mostě přes řeku Ploučnici nedaleko Františkova. Za lokomotivou můžeme sledovat výše zmíněné vozy řady „Es“, které jsou naloženy dřevní hmotou.

Na dvou fotografiích z konce roku 2020 můžeme sledovat přepravu dřeva ze západní části Libereckého kraje, jde především o oblast Ralska. Zde k nakládce dřeva slouží stanice Mimoň, odkud je právě ve vozech GigaWood odvážena dřevní hmota ke zpracování na Ostravsko, konkrétně do Paskova.

Nově se ve větší míře rozjela i nakládka dřeva v Jablonném v Podještědí, kde se mimo jiné nakládá dřevo právě do výše zmíněných „malých uhláků“. Ty putují na vykládku například do Hněvic.

Text a foto: Antonín Němeček



Dvojice „catrů“ 753.7 projíždí s ucelenou soupravou vozů GigaWood výhybnou Zákupy.

Jednotky organizační struktury ČD

Provozní jednotka Praha

Uplynulo již 5 let, co jsme na stránkách Cargováku představili všechny organizační jednotky ČD Cargo.

Uplynulo již 5 let, co jsme na stránkách Cargováku představili všechny organizační jednotky ČD Cargo. Od té doby se událo poměrně mnoho, včetně organizačních a personálních změn, a nebude proto na škodu jednotky organizační struktury znovu „navštívit“. První díl našeho nového seriálu nás zavede do Prahy.

Obvod PJ Praha	TOP stanice dle nakládky (2020):
4 provozní pracoviště 1 914 km železničních tratí 228 obsluhovaných tarifních bodů 182 obsluhovaných vleček	Mladá Boleslav město, Mělník, Praha-Uhřetěves, Beroun, Kolín
Výkony PJ Praha	TOP stanice dle vykládky (2020):
Nakládka: 199 000 vozů/rok 2020 Vykládka: 196 000 vozů/rok 2020	Mladá Boleslav město, Mělník, Praha-Uhřetěves, Beroun, Kolín

Provozní jednotka Praha vznikla 1. prosinci 2007. V době svého vzniku jí bylo podřízeno 7 provozních pracovišť (Benešov u Prahy, Beroun, Kladno, Kralupy n. Vltavou, Praha-Libeň, Praha-Uhřetěves, Praha-Vršovice). Od 1. března 2009 byla zrušena provozní pracoviště v Kladně a v Praze-Vršovicích, od 1. ledna 2013 i v Benešově u Prahy. Naopak od 1. dubna 2013 se obvod provozní jednotky Prahy výrazně rozšířil o obvod zaniklé provozní jednotky Nymburk. PP Kralupy nad Vltavou a Praha-Uhřetěves byla zrušena k 31. prosinci 2015. K další změně došlo k 1. lednu 2020, kdy bylo zrušeno provozní pracoviště Kolín. V současné době sídlí provozní jednotka na adrese Českomoravská 316/24, v Praze-Libni.



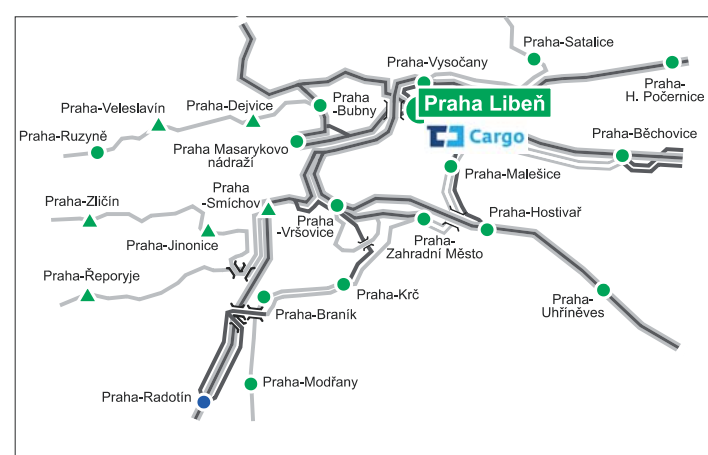
S ročním objemem okolo 250 – 280 tisíc tun patří přeprava sklářských písků z Libuně do Řetenic k nejvýznamnějším v obvodu PJ Praha. Turnusově je na ní nasazeno dvojce „bizonů“, neboli lokomotiv řady 753.6. Praha je provozní jednotkou s nejvyšším počtem nasazovaných motorových lokomotiv – je jich 62.

Foto: Jakub Dvořák



Mladoboleslavská automobilka Škoda patří ke klíčovým

Mapa obvodu PJ Praha uzel Praha



Sídla, stanice

- sídlo provozní jednotky
- Mladá Boleslav sídlo provozního pracoviště
- Liberec stanice - výplň dle příslušnosti k PP
- Hrádek n.N. stanice se zvláštními podmínkami - výplň dle příslušnosti k PP

Dopravní koleje

- dvou a vícekolejný úsek elektrifikované tratě
- dvou a vícekolejný úsek neelektrifikované tratě
- jednokolejný úsek elektrifikované tratě
- jednokolejný úsek neelektrifikované tratě
- tratě dle D3
- soukromý nebo pronajatý úsek tratě

PJ Česká Budějovice

ROZHOVOR S ŘEDITELKOU PJ PRAHA

Ředitelkou PJ Praha je od 1. srpna loňského roku Hana Zdechovanová, které jsme položili tři otázky týkající se této provozní jednotky:



Hana Zdechovanová

Foto: Archiv ČD Cargo

Jak vnímáte uplynulý rok 2020?

Mínulý rok byl pro všechny z nás minimálně „jiný“, protože jsme se všichni učili žít s COVIDEM kolem sebe. I letos bude ovlivňovat nejen naši práci, ale i naše soukromé životy. Na pracovištích jsme se mnohdy potýkali s problémem, jak obsadit směny, abychom zajistili obchodní případy i při nepřítomnosti většího počtu zaměstnanců z důvodu jejich karantény nebo přímo nemoci. Bylo to mnohdy velmi složité a ráda bych poděkovala všem, kteří se v PJ Praha zasloužili o stabilitu situace – především vedoucím provozních pracovišť, komandujícím, strojmistřům, zaměstnancům ochotným nastoupit za nemocného a samozřejmě všem zaměstnancům, kteří zvládali své úkoly v oslabených směnách.

Rok 2020 byl také rokem hledání rovnováhy mezi objemy výkonů, tržbami a náklady. První polovinu roku jsem řešila, ještě jako ředitelka od-

boru technologie a organizace dopravy, ve spolupráci se všemi provozními jednotkami, optimalizací technologických postupů na jednotlivých pracovištích. V průběhu léta jsem pak spolupracovala na přípravě organizační změny na úseku provozu GR, jež vyústila na podzim sloučením odboru technologie a organizace dopravy O13 s odborem plánování kapacit O14 v nový odbor provozních technologií O21. Od srpna jsem pak již jako ředitelka PJ Praha „dotahovala“ změny technologií započaté v průběhu roku. Věřím, že vše co rok 2020 přinesl, nás posiluje do dalších let a úspory realizované na straně nákladů zvyšují šance naší firmy udržet se i v této nelehké době na předních pozicích trhu nejen v České republice.

Jaký vliv budou mít plánované výluky a stavební práce na provoz v obvodu PJ Praha v roce 2021?

V obvodu PJ Praha nás v tomto roce čeká okolo 250 plánovaných výluk, které nemalou měrou ovlivní naši činnost. Mezi nejvýznamnější patří určitě pokračování rekonstrukce stanice Praha-Vršovice. Určitě nás významně ovlivní oprava výhybek na seřadovacím nádraží v Nymburce, která je plánována od 6. července do 9. srpna. Dále jsou to například opravy úseků Kutná Hora město – Malešov, Čáslav – Skovice, Ledečko – Sázava nebo Roztoky u Křivoklátu – Beroun Závodí. Na jedné straně nám výluky způsobují komplikace v obslužnosti zákazníků, na druhou stranu jsou příležitostí pro poskytování služeb na těchto stavbách – dopravu materiálu, sypání šterku apod. Jen za jedenáct měsíců loňského roku jsme za externí výkony v PJ Praha utřžili více než 28 mil. Kč. Všechny tyto výkony mají významný vliv na potřebu a využití kapacit jak hnacích vozidel, tak zaměstnanců a v nepo-

slední řadě generují i významný podíl přesčasové práce.

Jaká je personální situace v PJ Praha?

V současné době se bohužel potýkáme s nedostatkem personálu v provozních profesích, jako je posunovač, vozmistr a strojvedoucí. Naši zaměstnanci stárnou a s tím souvisejí problémy – nemoci nebo ztráty zdravotní způsobilosti. Na trhu práce, především v lokalitách jako je město Praha je pak problém najít vhodné zájemce, zejména na pozici posunovače. Práce v kolejisti, za každého počasí, a to i v nočních směnách není pro každého. Při této příležitosti nemohu nezpomenout významnou pomoc kolegů z odboru personálního při získávání nových zaměstnanců formou nábory. Věřím, že v roce 2021 dojde v této oblasti ke stabilizaci, tak abychom se ctí zajistili požadavky všech našich zákazníků.

Michal Roh

Cargo (1. část)



Novým zákazníkům ČD Cargo Foto: Michal Roh ml.



Téměř každý pracovní den probíhá obsluha vlečky pražské „Mitasky“, neboli společnosti Trelleborg, která je významným výrobcem pneumatik pro zemědělské, lesnické, stavební a další speciální stroje nebo například pro vysokozdvizné vozíky a motocykly. V krytých železničních vozech jsou pneumatiky přepravovány do skladu v Brandýse nad Labem. Foto: Michal Roh ml.



Novým zákazníkem se v lednu letošního roku stal terminál T-Port v Kolíně. Foto: Archiv ČD Cargo



I na regionálních tratích v obvodu PJ Praha panuje čilý ruch. Příkladem může být lokálka Čáslav – Skovice, do které je napojena vlečka společnosti GOLDBECK Vrdu. Ta je významným producentem betonových prefabrikátů, z nichž značná část míří za hranice České republiky. Foto: Michal Roh



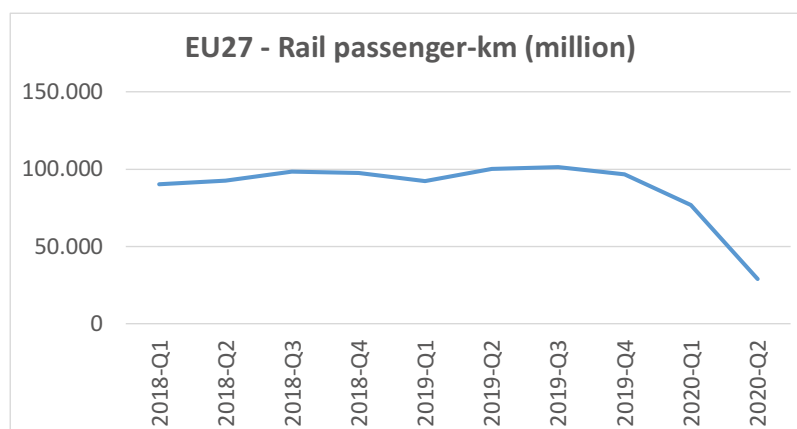
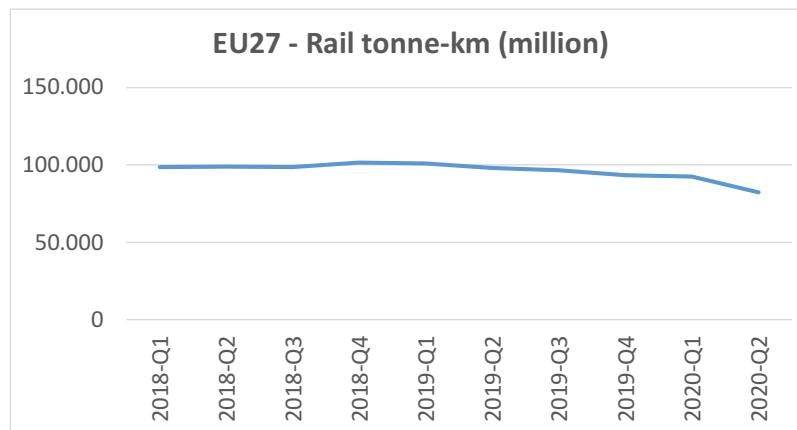
Dopad pandemie COVID-19 na evropské železnice v roce 2020

Podle údajů zveřejněných Evropskou komisí v prosinci minulého roku došlo v období od března do září 2020 ke snížení osobní dopravy vyjádřené ve vlakových kilometrech ve srovnání se stejným obdobím předchozího roku o 16,9 %, nákladní doprava pak poklesla o 11,1 %. První vlna pandemie zasáhla nejsilněji oba segmenty v dubnu 2020, kdy osobní doprava ve vlakových kilometrech poklesla o 40,6 % a nákladní doprava o 19,9 % ve srovnání s dubnem 2019.

Osobní doprava vyjádřená v osobokilometrech klesla v prvním čtvrtletí 2020 o 16,8 % ve srovnání se stejným obdobím roku 2019. Ve druhém čtvrtletí roku 2020 byl pokles ve srovnání se stejným obdobím roku 2019 o 71,2 %. Nákladní doprava vyjádřená v tunokilometrech poklesla v prvním čtvrtletí 2020 o 8,3 % ve srovnání se stejným obdobím roku 2019. Ve druhém čtvrtletí roku 2020 byl pokles ve srovnání se stejným obdobím roku 2019 o 15,9 %. Pandemie v železničním sektoru měla tedy větší dopad na osobní dopravu, přičemž nákladní prokázala určitou odolnost. I když je toto pravda z hlediska objemů, uvádí Evropská komise, že ztráty příjmů mohly mít významný dopad na trhu s tak velmi malými ziskovými maržemi, jako je železniční nákladní do-

prava. Snížená mobilita lidí, zejména kvůli omezení volného pohybu, tzv. lockdown, a rozšíření implementace práce na dálku, měly významný dopad na využívání osobní železniční dopravy. Mnoho průmyslových odvětví zastavilo svoji výrobu, čímž snížilo množství zboží přepravovaného železničními nákladními dopravci. Dostupné údaje ukazují, že v období mezi březnem 2020 a zářím 2020 měla pandemie COVID-19 výjimečně negativní dopad na železniční sektor, což dokonce ohrozilo přežití některých dopravců. Komise rovněž podotýká, že s cílem zmírnit hospodářské dopady pandemie na toto odvětví využily členské státy různé nástroje nabízené právními předpisy Unie v oblasti železnice, včetně snížení poplatku za použití dopravní cesty, jak to umožňuje nařízení 2020/1429. Možnosti snížení poplatku za použití železniční dopravní cesty v roce 2020 využily Rakousko, Francie a Itálie. Francie dokonce oznámila 50% kompenzaci poplatku pro rok 2021.

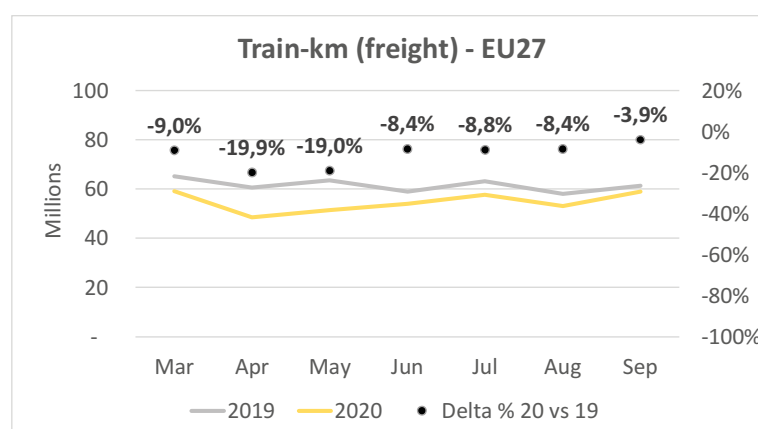
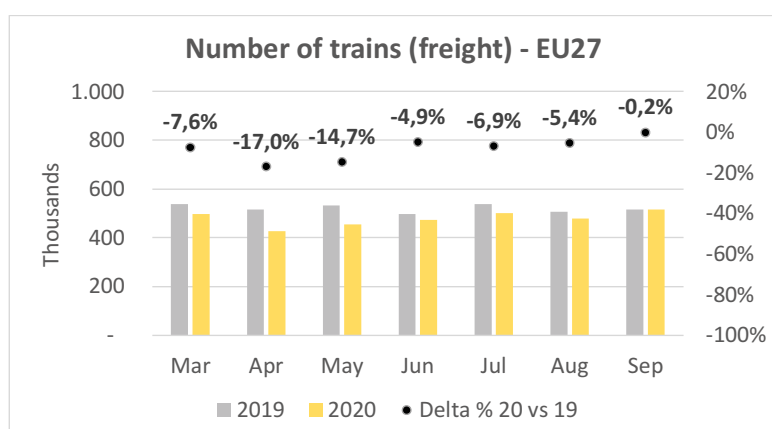
Vzhledem k právě probíhající druhé pandemické vlně v Evropě a nedávným údajům shromážděným EK v říjnu a listopadu je evidentní, že snížení úrovně železniční dopravy ve srovnání s úrovní ve stejném období v předchozích letech přetrvává a pravděpodobně přetrvá až do druhé poloviny roku



2021. Z tohoto důvodu Evropská komise přijala nařízení (EU) 2020/2180 o prodloužení referenčního období (do 30. června 2021) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1429,

kterým se zavádějí opatření pro udržitelný železniční trh s ohledem na rozšíření onemocnění COVID-19.

Michal Vítěz



Ze zahraničí

EVROPA

Nový výkonný ředitel CER

Společenství evropských železničních a infrastrukturálních společností (CER) má nového výkonného ředitele. Stal se jím Alberto Mazzola, který ve funkci nahradil Libora Lochmana, který tuto funkci zastával od roku 2011. „Budu se snažit podpořit, spolu se zotavením Evropy po krizi Covid-19, úplné oživení osobní a nákladní železniční dopravy, jakož i prosazovat nové strategie na podporu železnice,“ uvedl nový ředitel. Alberto Mazzola je držitelem magisterského titulu v oboru Business Administration a doktorského titulu v oboru jaderného inženýrství na Polytechnické univerzitě v Miláně. V roce 2002 nastoupil do společnosti Ferrovie dello Stato Italiane (FS), kde zastával různé pozice. Ve své poslední roli vedoucího mezinárodních vládních záležitostí působil v Bruselu, kde se zabýval mezinárodními záležitostmi a evropskou legislativou, regulací trhu a technickými normami.

Nové multimodální spojení

V nedávné době byly zahájeny přípravy nového multimodálního spojení Turecko – Ukrajina – Polsko. 24. prosince 2020 podepsalo Ukrajinské středisko dopravních služeb Liski memorandum o spolupráci s námořními operátory Ukrferry a FerriPlus na vytvoření této trasy. Ta otevře novou alternativní bránu pro železniční dopravu z Asie do Evropy. Dosud byl náklad převážen do Evropy prostřednictvím železničního spojení Baku – Tbilisi – Kars. Možnost přepravy nákladu plavidlem přes Černé moře byla dlouho očekávána, neboť by poskytla rychlejší spojení se severoevropskými zeměmi. Ukrajina se chce aktivněji zapojit do přepravy zboží mezi Evropou a Čínou. Probíhají jednání se společnostmi jako DHL, PKP Cargo Connect a BTLC Germany za účelem zřízení pravidelného spojení.

Zuzana Kovačová

Definitivní konec seřadovacího nádraží Praha-Vršovice

S počátkem platnosti nového jízdního řádu 2020/2021, tzn. v neděli 13. prosince 2020, byl zahájen provoz na nové trati Praha-Vršovice – Praha-Eden – Praha-Zahradní město – Praha-Hostivař, se zatím provizorně zprovozněnou zastávkou Praha-Eden. Tato trať vede prostorem někdejšího seřadovacího nádraží Praha-Vršovice, které bylo postupně uváděno do provozu od roku 1919. Toto seřadovací nádraží bývalo ve své době, a to až do osmdesátých let minulého století, jedním z nejvýznamnějších na celé síti ČSD.

Jeho osud se naplnil v nových poměrech po roce 1989, kdy se, kromě úbytku zpracovávané zátěže, začaly naplno projevat jeho dvě velké slabiny: jednak poloha v širším centru stále se rozvíjejícího hlavního města, a pak jeho technické řešení. Toto seřadovací nádraží totiž zcela ojediněle využívalo své polohy na spádu, kdy k rozřazování vozů nebyl potřeba svázný pahrbek ani posunovací lokomotiva. Toto v době vzniku progresivní řešení začalo však postupně být velmi problematické, neboť bylo velmi náročné na počty a kvalitu personálu a při jeho sebemenší chybě způsobovalo nehody ujetím vozů po spádu. Definitivní konec tohoto kdysi slavného „ranžíru“ nastal s novým milénium, kdy přestal sloužit i pro zpracování místní zátěže. Po letech zarůstání travou byla nakonec před několika lety zahájena stavba zmíněné nové trati pro osobní dopravu, která mimo jiné i způsobila opuštění původní tratě KJFB přes zastávku Praha-Strašnice.

Text a foto: Martin Boháč



Přestavovací vlak Pv 95511 Praha-Vršovice odjezdové nádraží – Praha-Uhřetěves, vedený lokomotivou 751.004 na výkonu „V1“, projíždí ráno 7. července 1998 dnes již neexistující zastávkou Praha-Strašnice.

Železniční proměny (11.)

100 let československého označování lokomotiv



V roce 2021 uplyne 100 let od vytvoření nového systému označování lokomotiv tehdejších Československých státních drah Ing. Vojtěchem Kryšpínem z První Českomoravské továrny na stroje v Praze. Věc, která tehdy možná u obyvatelstva prošla bez většího zájmu, znamenala zásadní přínos v oblasti identifikace každé lokomotivy. Cesta ke známému trojčíslí však byla dlouhá a její vývoj začal již s výrobou prvních lokomotiv.

V počátcích železnice, kdy se lokomotivy počítaly na desítky, stačilo k identifikaci lokomotivy pouhé pojmenování – například po státních útvarech, městech, horách, řekách nebo osobnostech. A tak obsahem historických dokumentů o počátcích naší železnice již navždy zůstanou informace, že první lokomotiva na našem území nesla jméno „Moravia“ a v čele vlaku zahajujícího provoz na Olomoucko-pražské dráze dýmaly lokomotivy „Prag“ a „Olmütz“. Osobně se s tímto označením lokomotivy můžeme setkat v Národním technickém muzeu v Praze na Letné, kde nás okouzlí exponát lokomotivy se jménem „Kladno“, nebo ve filmu „Páni kluci“ z roku 1975, kde staré zašlé časy na železnici připomíná na dnes již zrušené trati z Lovečkovice do Úštěka lokomotiva 310.134 nesoucí jméno „Vlkava“.

S rychlým vývojem železnice a ještě rychlejším nárůstem počtu lokomotiv však dosavadní způsob přestal vyhovovat. A tak si různé železniční společnosti začaly vytvářet svoje systémy, kterými se jim dařilo s různým stupněm úspěšnosti svoje lokomotivy identifikovat. Byl vyzkoušen systém označování písmeny (např. A znamenalo osobní stroje, B nákladní atd.), ke kterým bylo doplněno písmeno příslušné dráhy a inventární číslo), nebo římskými číslicemi doplněnými malými písmeny. Nejbližší k dokonalosti měl v 19. století systém von Littrowa z roku 1886, později upřesněný konstruktérem Ing. Rihoskem, který rozduřil lokomotivy do intervalů (např. 1–30: rychlíkové, 31–67: nákladní tříspřežní atd.) a doplnil je třímístným inventárním číslem. V případě, že byl interval

naplněn, předsažovala se postupně číslice „1“, „2“ atd. Vojenské označení lokomotiv tvořil zlomek, kde v čitateli římská číslice představovala počet sprážených dvojkolí, číslo z arabských číslic hmotnost vlaku, kterou lokomotiva uvezla na stoupání 10 ‰ rychlostí 17 km/h, a ve jmenovateli skupina přechodnosti. Další systém v identifikaci lokomotiv je tzv. „charakteristika lokomotivy“ obsahující uspořádání náprav a konstrukci parního stroje, ale to už je jiná kapitola.

Na absolutní špičce v systému označování lokomotiv si však dýmající stroje

v příslušných výtopnách. Dne 15. září 1920 byl na ministerstvo doručen dopis Ing. Vojtěcha Kryšpína z První Českomoravské továrny na stroje v Praze se zcela novým způsobem označování, který vypovídal o technických parametrech lokomotiv a ministerstvu se jevil jako nejvíce vyhovující. Konečnou podobu mu dal konstruktér malých lokomotiv Ing. Váňa, kterého Ing. Kryšpín pověřil podrobným rozpracováním svého návrhu. V březnu 1921 byl Kryšpínův systém zaveden a v roce 1922 byl oficiálně zveřejněn v Technických zprávách ČSD. Podobně byl v roce 1922 za-

ském reálném gymnasiu a maturitě na strojnickém oddělení vyšší průmyslové školy v roce 1894 nastoupil jako technik do První Českomoravské továrny na stroje v Praze. Zde při zaměstnání absolvoval teoretické předměty na Českém vysokém učení technickém. Po službě jednoráčního dobrovolníka u válečného námořnictva v Pulji se vrátil do oddělení konstrukce lokomotiv pod vedením Ing. Mařika. Zde se podílel na výrobě tehdy největší rychlíkové lokomotivy Rakouska-Uherska řady 108 (podle pozdějšího „svého“ označení 275.0), ke které dodal dokumentaci vynikající ra-

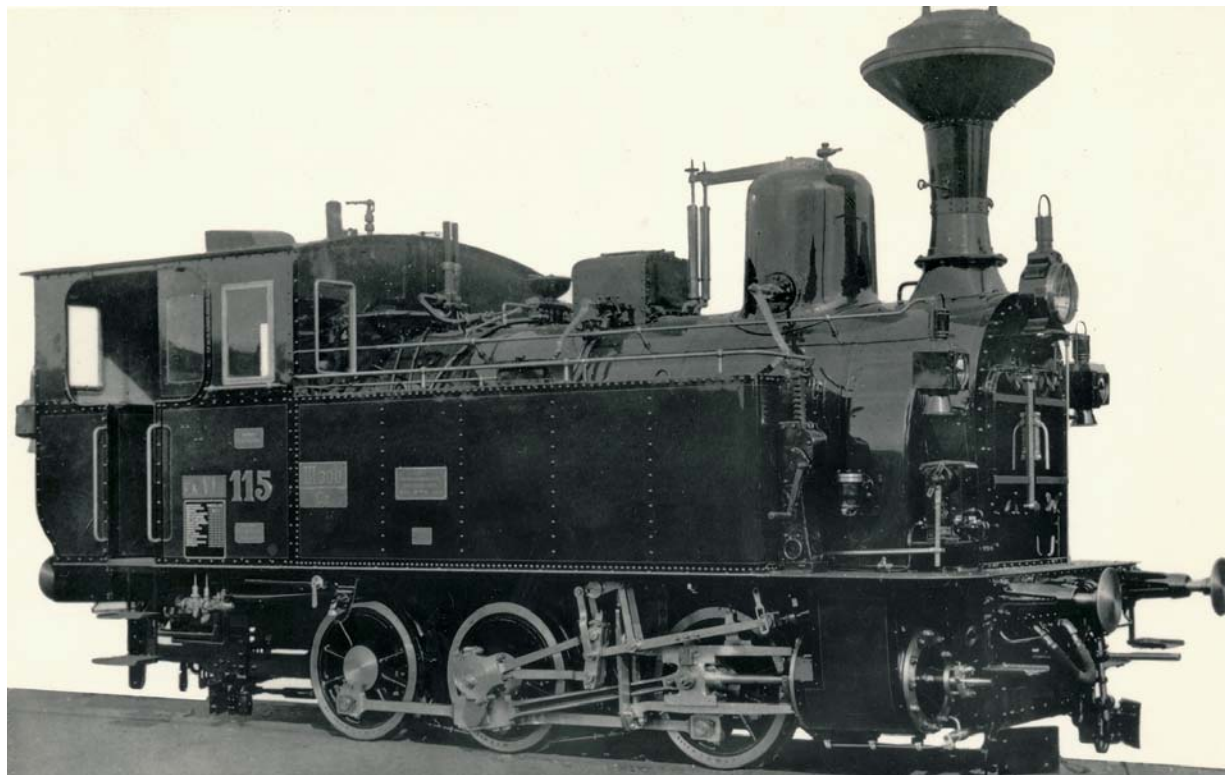


Ing. Vojtěch Kryšpín s manželkou Marií Ullíkovou Foto: www.krýspín.eu

Vojtěch Kryšpín záhy začal stavět lokomotivy podle vlastní konstrukce – malé, nákladní, rychlíkové a začal využívat i předností přehřáté páry. V roce 1919 byl jmenován vedoucím lokomotivního oddělení. Z jeho výkresů vzešly začátkem dvacátých let minulého století třeba vynikající univerzální lokomotivy pro místní dráhy řady 423.0, schopné projíždět značně malými oblouky až o poloměru 130 m a které se vyráběly i po druhé světové válce a v provozu se udržely až do šedesátých let. Jeho konstrukční duch vyznačuje z dalších lokomotiv, jako 365.0, 456.0, 464.0, 524.1 a 486.1. Na vrcholu své kariéry v roce 1929 se Vojtěch Kryšpín stal vrchním ředitelem továrny Českomoravská-Kolben-Daněk a zůstal jejím poradcem i po odchodu do důchodu v roce 1933. Až do konce výroby parních lokomotiv se aktivně účastnil na jejich vývoji, ať už technicky, poradensky nebo vzhledově.

Oblíbil si místo na soutoku Vltavy a Sázavy a v roce 1928 si v Davli nechal postavit dům, kde s manželkou trávil podzim svého života. Rád rybařil a zajímal se o lidové umění, starý zdobený nábytek a porcelán. Parní lokomotivy zůstaly jeho celoživotním zájmem a rád se občas se svým názorem podělil s akademickým malířem Vilémem Kreibichem při malbě pláten s parními lokomotivami. Zemřel 5. října 1959; symbolicky v roce, kdy byla v pražském ČKD ukončena výroba parních lokomotiv a v den 85. výročí otevření dráhy Ústí nad Orlicí – Letohrad.

A nyní se podívejme na systém Kryšpínova označování lokomotiv v celé jeho kráse a dokonalosti:



U České severní dráhy byla tato lokomotiva označena V1a 115, u C.k. Rakouských státních drah 162.09 a u ČSD se psýnila označením dle Ing. Kryšpína 313.409.

musely počkat celých 100 let od začátku své existence. Po 1. světové válce, kdy si lidé bláhově mysleli, že minulá válka byla ta poslední v dějinách lidstva, bylo potřeba obnovit a vybudovat silnou železniční dopravu, což znamenalo i vytvořit jednotný systém označování lokomotiv, doposud označovaných podle systémů mnoha původních společností. Ministerstvo železnic proto v roce 1920 oslovilo jednotlivé služebny s požadavkem návrhu nového systému. Návrhy, které se sešly, ale byly ovlivněny označováním většiny podílu lokomotiv

vedený a v roce 1923 zveřejněný nový způsob číslování samostatných zásobníků na uhlí a vodu – tendrů. Záhy byl Kryšpínův systém ještě zdokonalen rozšířením i pro úzkorozchodné lokomotivy a byl položen základ písmenného doplnění pro lokomotivy dalších trakcí, i když tady šlo zatím pouze o „předsažení“ písmene „M“ pro motorové vozy. Do roku 1925 byla Kryšpínovým systémem přeznačena všechna hnací vozidla jak ČSD, tak i lokomotivy soukromých drah.

Dříve než pronikneme do podstaty Kryšpínova označování, seznámme se s jeho autorem. Vojtěch Kryšpín se narodil 27. dubna 1876 v malém městě Bystré u Poličky. Milovníkům starých filmů se určitě vybaví informace o tom, že v roce 1969 zde režisér Vojtěch Jasný natočil kultovní film „Všichni dobří rodáci“ o tragických souvislostech kolektivizace českého zemědělství po únoru 1948. V roce Kryšpínova narození byl také zahájen provoz na tratích např. Broumov – Otovice, Staroč – Václavice nebo Sokolov – Kraslice. Otec Vojtěcha Kryšpína zastával místo řídícího učitele a byl obrozenecem nadšencem. U něho malý Vojtěch také získal základní vzdělání. Po studiu na malostran-

kouský konstruktér Karl Gölsdorf. Lokomotiva dosáhla při rychlostní zkoušce v roce 1901 rychlost 140 km/h a Kryšpín přítomný tehdy na lokomotivě popsal svůj zážitek z rychlé jízdy takto: „...blížili jsme se k silničním mostům tak rychle, že se mi zdálo, že se pod



Tabule označující parní lokomotivu 313.432

most nevejdeme a tak jsem se vždy shýbal...“. V roce 1902 se Kryšpín stal šéfem konstrukční kanceláře a usilovně zde uplatňoval svoje nadání pro vývoj a zavádění moderních prvků při stavbě parních lokomotiv. V roce 1906 získala na strojírenské výstavě v Miláně lokomotiva 108.22 (pozdější 275.021) velkou cenu (Grand premio) a Ing. Kryšpín stříbrnou medaili s diplomem za konstrukční vylepšení stroje a perfektní výrobu v pražských dílnách.

1. Základ tvoří **trojice velkých číslic:**

- první číslice znamená počet hnacích a sprážených náprav, tj. těch, které pohybuji lokomotivou;
- druhá číslice slouží k výpočtu konstrukční rychlosti: k této číslici se přičte „3“ a vynásobí deseti, což je výsledný údaj rychlosti v km/h; u úzkorozchodných lokomotiv se tato druhá číslice neuvádí;



Lokomotiva „Olomouc“ na dobové fotografii Foto: www.olomouckyrej.cz

Dokončení ze str. 7

- třetí číslice zvětšená o „10“ uvádí podíl hmotnosti lokomotivy v tunách na jednu nápravu (nápravový tlak); u úzkorozchodných lokomotiv se číslo „10“ nepřičítá.

První tři číslice mají v odlévané nebo smaltované tabulce obvyklou velikost 140 x 80 mm.

Druhá a třetí číslice však prošla i u Ing. Kryšpína určitým vývojem. Druhá číslice původně představovala průměr hnacích a sprážených kol a její hodnota se zjistila z tabulky, kde průměry kol byly odstupňovány v jednotlivých intervalech. Určitým způsobem tak druhá číslice reprezentovala svůj konečný význam, protože obecně platí, čím větší průměr kol, tím vyšší rychlost. Třetí číslice sice v původním Kryšpínově návrhu znamenala průměrné zatížení na nápravu, ale její hodnota se musela rovněž zjistit z tabulky. Tento návrh byl ministerstvem zamítnut, m. j. proto, že k orientaci v zatížení a průměru kol bylo nutno mít k dispozici tabulky. Po mnoha dalších jednáních a posledním „soubojem“ s dalším ná-



Ing. Kryšpín se podílel na konstrukci parních lokomotiv řady 423.0. Zároveň je ze snímku pořízeném v roce 1976 v Mladé Boleslavi zřejmá univerzálnost jeho systému označování hnacích vozidel. Vedle parní lokomotivy 423.084 stojí motorový vůz M 131.181.

Foto: Ladislav Konopáč

3. Další číslice jsou opět pořadovým číslem tendru v dané řadě.

Normálněrozchodné parní lokomotivy si vystačily jen s číselným označením. Pro úzkorozchodné lokomotivy a lokomotivy jiných trakcí se před číselným označením doplňovalo ještě příslušné písmeno, v některých případech i ve vzájemné kombinaci:

U – úzkorozchodné lokomotivy (U 47.0);
E – elektrické lokomotivy stejnosměrné (E 499.0);
S – elektrické lokomotivy střídavé (S 489.0);
M – motorový vůz/jednotka (M 131.1);
T – motorová lokomotiva (T 444.0);
A – akumulátorová lokomotiva (A 219.0);
N – nemotorový vůz jako součást jednotky;
TL – turbínová lokomotiva (TL 659.0).

Zatímco prvotní označení vyjádřená jménem se upevňovala především na boky kotlů lokomotiv nebo na vodní vany, další označení se umísťovala na boky strojívedcovské budky, případně na pravou stranu čelníku mezi nárazníky. První lokomotivy označené Kryšpínovým označením přímo z výroby byla řada 365.0 a lokomotivy 354.101 – 354.120, tedy i nešťastná „Všudybylka“ 354.109, která otevírala v roce 1935 nové královéhradecké peróny a v roce 1958 skončila v rozvodněné řece Smědě. Samostatné číslice z bronzové slitiny byly jednotlivě připevněny na boky strojívedcovské budky. Později byla celá čísla v podobě bronzové tabulky umístěna kromě budky i na kotel před komín nebo na dýmniční dveře



Tabule označující tendr 930.003



Kryšpínovo označení ve filmu – pozapomenutý špionážní film „Expres z Norimberka“ z roku 1953 s národním umělcem Jaroslavem Vojtou jako strojívedoucím lokomotivy 475.176.

vrhem ministerstva byla nakonec konečná verze Kryšpínova návrhu prvních tří číslic přijata a uvedena v život.

2. Čtvrtá číslice vyjadřuje tzv. konstrukční skupinu; původní konstrukce má číslici „0“, ostatní modifikace pak pokračují „1“, „2“ atd. Tato číslice mívala velikost 120 x 70 mm, později se ustálila na velikosti následujících menších inventárních číslic.

První čtyři číslice označují „řadu lokomotivy“.

3. Další číslice jsou pořadovým číslem lokomotivy v dané řadě. Tyto číslice mají obvyklý rozměr 100 x 57 mm.

Svoje označování mají i samostatně připojené tendry lokomotiv:

1. Základ tvoří opět trojice velkých číslic:

- první číslice slouží k výpočtu objemu uhlé nádrže: k této číslici se přičte „3“ a výsledná hodnota je objem uhlí v m³;
- druhá a třetí číslice uvádí objem vodní nádrže tendru opět v m³.

2. Čtvrtá číslice vyjadřuje jako u lokomotivy konstrukční skupinu s počáteční hodnotou „0“.

První čtyři číslice vyjadřují „řadu tendru“.



Písmeno „U“ označuje úzkorozchodnou lokomotivu; vzhledem k nízkým rychlostem na úzkém rozchodu se neuváděla druhá číslice. Z označení lze vyčíst 3 nápravy, každá se zatížením 7 tun („desítka“ se nepřičítala). Archiv: Michal Roh

a u tendrových lokomotiv na zadní stranu budky nebo uhlé nádrže. Materiál tabulek se nevyhnul vývoji – po roce 1939 byly bronzové tabulky nahrazeny plechovými a od roku 1952 byly na lokomotivy dosazovány tabulky smaltované. Používaly se rovněž odlévané tabulky z hliníkové slitiny, např. u Štokrův řady 556.0 vyráběných od roku 1951 do roku 1958 byly tyto tabulky až do čísla 260 odlévané a od čísla 261 smaltované.

Kryšpínovo označování lokomotiv se po zakončení vývojového procesu v roce 1921 udrželo na československých lokomotivách oficiálně až do 31. prosince 1987. Od roku 1988 se postupně začalo zavádět nové označení podle Mezinárodní železniční unie, kde z první číslice lze poznat pouze trakci.

Označení lokomotiv podle Ing. Vojtěcha Kryšpína znamenalo zásadní průlom v oblasti identifikace lokomotiv, která v celém světě neměla obdoby. Kryšpínův systém se rychle vžil a stal

nejznámějším průvodním znakem lokomotiv ČSD ve světě. Popisoval základní technickou charakteristiku lokomotivy, což neuměla žádná z předchozích označení. Na dlouhá desetiletí si železničáři i obyčejní fandové dráhy dokázali pod prvními čtyřmi číslicemi představit příslušnou lokomotivu do nejmenších podrobností a hovorově vyslovené trojčíslí znamenalo totéž jako neoficiální přezdívka té které řady. O prozíravosti, univerzálnosti a praktičnosti Kryšpínova systému svědčí zejména skutečnost, že přežil

ěru parních lokomotiv, pro které byl původně vytvořen. Kryšpínovo označení se kromě mnoha hlášení a výkazů zapsalo i do politických událostí, např. sdělením, že vlak s prezidentem Benešem přivezla do Prahy v květnu 1945 lokomotiva 387.032, nebo tvoří obsah nehodových spisů, např. uvedením lokomotivy 354.7128 a motorového vozu M 131.1272 v dokumentu popisujícím nehodu u Stěblové. President Masaryk měl prý ve zvyku po dlouhých cestách jít se pozdravit s lokomotivními četami mnoha anonymních lokomotiv; s koncem jeho života je však navždy spojena „Ušata“ s Kryšpínovým označením 464.006, která v roce 1937 vezla pohřební vlak z Prahy do Lán. Dnes se můžeme s Kryšpínovým označením setkat nejen na historických vozidlech, ale i v mnoha historických filmech „pro pamětníky“, neboť celé období platnosti tohoto označení spadá do éry rozkvětu československého filmu točeného na klasický filmový materiál a pamatující nástup zvukového filmu.

S rostoucími technickými parametry moderních lokomotiv (zejména rychlosti a hmotnosti) Kryšpínovo označování postupně ztrácelo svoji vypovídající hodnotu, neboť na druhém a třetím místě se stále více objevovala číslice „9“, což se u parní trakce vyskytlo jen v případě mohutných „Litevek“ řady 399.0. K případné revizi systému spočívající třeba v přičítání větších hodnot než „3“ a „10“ již nedošlo vzhledem k přistoupení tehdejších ČSD k výše uvedeným mezinárodním zásadám. Postupný tichý odchod Kryšpínova označení do železničních dějin, kde bude mít své trvalé místo, zaznamenali s různým stupněm nostalgie všichni jeho obdivovatelé skoro tří generací. Skutečnost, že systém Vojtěcha Kryšpína se pro svoji praktičnost a jednoduchost těšil velké oblibě, je zřejmá při všech nostalgických akcích, kdy jsou na lokomotivy a motorové vozy dosazovány původní odlévané nebo smaltované tabulky. A bez těchto tabulek se neobejde žádná sbírka železničních zajímavostí.

Jiří Vorel

Zdroje:

Ing. Jindřich Bek, Ing. Karel Kvarda; Atlas lokomotiv 1, NADAS Praha 1970
Karel Zeithammer: Česká stavba parních lokomotiv 1, Růžolíci chrochtík 2012

Wikipedie

Foto měsíce



Tři Vectrony ve službách ČD Cargo zachytil Erich Nährer ve stanici Judenburg. Jedná se o návrat lokomotiv ze stanice St. Michael. Myslíme si, že tento snímek je vhodný kandidát pro lednové foto měsíce.