

„Únor bílý, pole sílí“,

říká jedna stará pranostika. Jak dopadne letošní úroda, si netroufám předjímat, jisté ale je, že letošní zima je na sníh poměrně bohatá. Zpoza oken nám zasněžená okolní krajina přijde romantická, všude panuje zdánlivá idylka. Záměrně říkám zdánlivá, protože padající sníh dokáže potrápít nejen železničáře, ale samozřejmě i silničáře, energetiky, řidiče a další profese. Je až s podivem, že sníh, led a mráz se naplno projeví až v druhém únorovém týdnu. A dávají nám zabrat. Na mnoha místech přerušila provoz sněhová pokrývka nebo popadané stromy. Potíže působil led výhybkám i trolejovému vedení. Uvidíme. Počasí je nevyzpytatelné a předpovědi meteorologů,... jak to říct co nejkulantněji, nepřesné.

Lidové pranostiky jsou docela trefné, i když ty související s počasím, v důsledku klimatických změn, nemusí vždy platit. Únorový úvodník bych třeba mohl zakončit další pranostikou: „Březen, za kamna vlezem, duben, ještě tam budem.“ Tato pranostika předpokládá tuhou zimu, při které je lepší nevycházet ven. S trochou nadšázky si ji však lze vyložit i jinak. Nenapadá vás paralela se současnou pandemickou situací? Popřejme si proto na závěr společně, abychom za pomyslnými kamny nemuseli být až do dubna.

Michal Roh



Za hustého sněžení zdolává 29. ledna 2021 dvojče „kocourů“ řady 742 stoupání do stanice Martinice v Krkonoších. Pro železničáře znamená zimní provoz výrazně horší pracovní podmínky. Poděkování proto patří všem „provozákům“ za to, jak to zvládáte. Foto: Tomáš Ságner

Jak jsme si vedli v roce 2020

OBSAH

03

Převazy pro METALIMEX

Akciová společnost METALIMEX patří k významným partnerům ČD Cargo. Zajišťujeme pro ni mimo jiné převazy uhlénoho multiprachu.



4 – 5

Provozní jednotka České Budějovice

Obvod Provozní jednotky České Budějovice se rozkládá na území Jihočeského, Plzeňského a zčásti Středočeského kraje.



Rok 2020 byl rokem plným zvrátí. Výkony na počátku roku kopírovaly mírné ochlazení ekonomiky zejména v hutnictví a také vývoj cen silové elektrické energie. Velký zlom přinesla první vlna pandemie Covid-19, kdy došlo téměř k „vypnutí“ ekonomiky. Dá se říci, že pandemie ovlivnila výsledky takřka ve všech komoditách, nejvíce pak v automotive, kombinované dopravě a v hnědém uhlí. Po pozvolném rozběhu ekonomiky přišel v přepravách podzimní boom, díky kterému se podařilo snížit rozdíl proti plánu a v některých komoditách byly výkony dokonce vyšší než v roce 2019.

Za loňský rok bylo na tuzemském trhu vlaky ČD Cargo přepraveno 59,017 mil. tun zboží, což je o cca 8 % méně, než v roce 2019. Celkově pak skupina ČD Cargo včetně poboček a dceřiných společností zajistila přepravu 61 mil. tun zboží. Synergický efekt ze spolupráce obou našich zahraničních poboček se projevil výrazným nárůstem jejich vlastních obchodů. Také činnost zahraničních dceřiných společností byla úspěšná – například na Slovensku bylo za půl roku „držení“ vlastní licence přepraveno téměř 200 tisíc tun zboží.

Zásadní vliv na výsledky v komoditě železo a strojírenské výrobky měla pokračující recese evropského hutnictví na počátku roku, stejně jako pokles hutní výroby. Naplno se pandemie Covid-19 projevila v dubnu. Souviselo to mimo jiné s poklesem odbytu automobilových plechů, komplikovaností přeprav z/do Itálie apod. Úspěšné však byly přepravy drátu z Itálie v kombinaci železnice – překládka v Ostravě – silnice. Všechny nové poptávky ovlivňoval silný tlak konkurenčních dopravců. Situace se mírně zlepšila v druhé polovině roku a například železné rudy byl přepravován vyšší objem než v roce 2019.



Celosvětový trend snižování emisí se dotkl i českých zákazníků v komoditách hnědé a černé uhlí. Cena silové elektrické energie zůstávala nízká, což mělo vliv na spotřebu hnědého uhlí. V teplárenství se negativně projevil skokový nárůst cen emisních povolenek. Další pokles zájmu o toto palivo nastal s útlumem průmyslové výroby (Covid-19), se kterým úzce souvisí útlum výroby elektrické energie. Odřeknuta musela být například část vlaků do Mladé Boleslavi nebo Otrokovic. Naopak několik přeprav se podařilo získat na úkor konkurence. Ani v průběhu léta se situace nezlepšila.

Některé teplárny v tomto období přešly zcela na vytápění štěpkou a uhlénoho vlaky odřikaly. Určité zlepšení nastalo až v závěru podzimu, kdy se elektrárny a teplárny před zimou předzásobovaly uhlím. V případě černého uhlí byla omezovala těžba jak v OKD, tak v Polsku (v polských dolech a koksovárnách jsou stále velké zásoby uhlí). Také černouhelné elektrárny a teplárny omezovaly spotřebu paliva. Složitá situace v hutnictví se podepsala na spotřebě koksovateľného uhlí, a to u všech příjemců. Velké problémy působil Covid-19 jak v polských dolech, tak v OKD, kdy došlo na určitý čas k úplnému zastavení těžby. V důsledku toho zajistilo ČD Cargo dovoz několika desítek tisíc tun černého uhlí z Gdaňska do České republiky v kontejnerech InnoFreight. Situace v komoditě se samozřejmě nepříznivě projevila rovněž u dceřiných společností CD Cargo Poland.

Situace v komoditě stavebniny byla po celý rok stabilní, Covid-19 se zde neprojevil tak výrazně. V důsledku omezení výroby elektrické energie však poklesla poptávka po odsiřovacích vápencích, a to nejen v České republice, ale i v sousedním Německu. Úspěšně pokračovaly přepravy vápenců v Rock-

Jak jsme si vedli v roce 2020

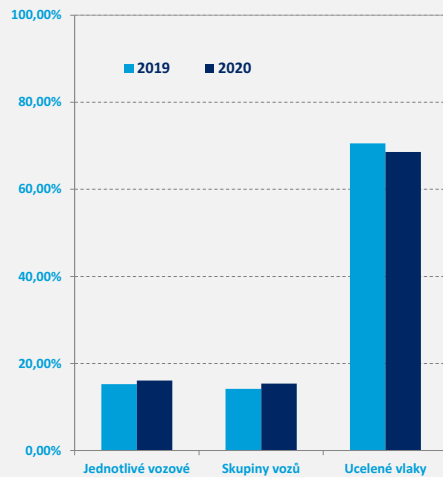
Dokončení ze str. 1

Tainerech realizované v kooperaci s dopravcem SD-KD. Infrastrukturní stavby nebyly téměř omezeny – ČD Cargo zajišťovalo po celé České republice jak návozy a vykládku šterku, tak odvoz odpadních zemín. Za referenční může být považována modernizace tratě Praha-Vršovice – Praha-Hostivař. Přepravy dřeva a papírenských výrobků probíhaly téměř po celý rok stabilně. Důsledkem pandemie byl nedostatek pracovních sil na kácení dřeva a také přeplnění skládek u příjemců. Podařilo se získat nová odbytiště v Polsku, Maďarsku a Rumunsku. Na výsledky v komoditě měly nepříznivý dopad aktivity konkurenčních dopravců, kteří uplatňují efektivní model svozu zásilek z vedlejších tratí starými lokomotivami a jejich odvoz formou ucelených vlaků moderními stroji. Bohužel v řadě případů ČD Cargo boj s konkurencí prohrává ne v důsledku vyšší ceny, ale nekvality přeprav a také odlišností technologie. Konkurenční výhodu představovala nabídka Giga-Wood a také možnost realizovat přepravu přes Slovensko a Maďarsko na vlastní licenci.

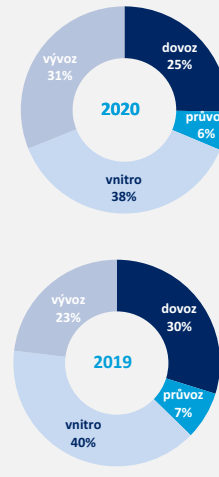
Covid-19 se „podepsal“ i na výsledcích v komoditě **chemické výrobky a kapalná paliva**. Pozitivně se, v důsledku nižších cen pohonných hmot, projevil zvýšením dovozů pohonných hmot zejména z Německa do České republiky, negativně se pandemie projevila například na dodávkách leteckých pohonných hmot na letiště Praha nebo omezením výroby v řadě podniků. V komoditě **potraviny a zemědělské výrobky** byl plán pro rok 2020 překročen. Po celý rok probíhaly přepravy obilí plynule a bez výraznějších obtíží. Podařilo se získat další spotové přepravy v tranzitu Maďarsko – Slovensko – Německo. Bohužel jejich průběh negativně ovlivnily, stejně jako plynulost

Podíl přeprav ČD Cargo, a.s.

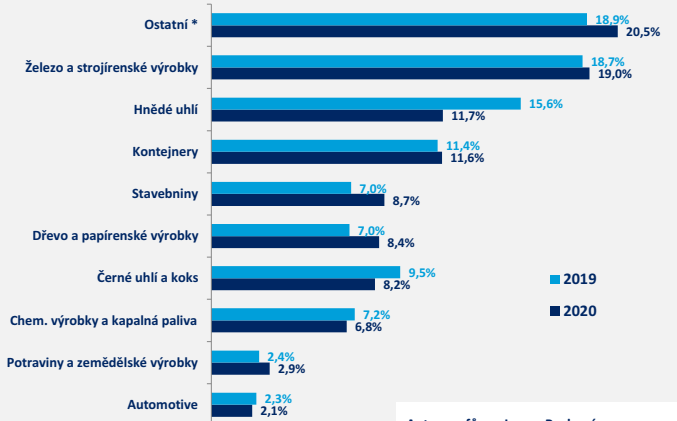
Podle typu zásilky



Podle druhu přepravy



Podle jednotlivých komodit



Autor grafů: Leona Pecková
Zdroj dat: SAP BO COICAR
Ostatní * vojenské přepravy, pošta, mimořádné zásilky, DIAKONIE, vozy zákazníků apod.

přeprav pohonných hmot, rozsáhlé výluky na PPS Děčín/Bad Schandau.

Také v komoditě **ostatní** se negativně projevila pandemie Covid-19. Přijátá epidemiologická opatření ovlivnila možnost konání plánovaných vojenských cvičení a prakticky jedinou větší vojenskou přepravou byl převoz vojáků a techniky na cvičení sil rychlého nasazení do Litvy a zpět. Jako zajímavost s velmi pozitivním dopadem do tržeb lze hodnotit zajištění návratu části vojenské techniky z mise v Mali letadlem na základě strategické smlouvy s AČR. Realizováno bylo několik přeprav transformátorů, například na přelomu srpna a září dvě přepravy transformátorů z Plzně do Kalné nad Hronem, a to ve spolupráci s CD Cargo Slovakia.

Kombinovaná doprava patří ke komoditám, které byly pandemií Covid-19 výrazně zasaženy. Postiženy byly zejména maritimní přepravy z Číny a pak také návazné vnitrostátní spoje. Zastavení výroby automobilů mělo za následek i pokles počtu vlaků s automo-

bilovými návěsy, realizovány nebyly ani přepravy rozložených automobilů v kontejnerech. Nad rámec běžných přeprav byly zrealizovány 3 vlaky se zdravotnickými pomůckami z Číny do Pardubic, úspěšně se rozvíjely přepravy dřeva v kontejnerech z různých terminálů v České republice do Číny. Oba tyto obchodní případy byly realizovány ve spolupráci s ČD Cargo Logistics. Asi nejvíce postižená byla komodita **automotive**, ve které na jaře přepravy klesly téměř na nulu v důsledku zastavení výroby ve všech automobilkách, se kterými ČD Cargo spolupracuje. K postupnému navyšování přeprav došlo až v červnu, kdy byla výroba a expedice ve všech automobilkách plně obnovena. Na podzim se podařilo úspěšně rozběhnout a realizovat odklonové přepravy z Devínské Nové Vsi do Falkenbergu přes Rakousko a Německo (spolupráce s pobočkami) pro zákazníka BLG.

Michal Roh

Ilustrační foto: Lukáš Růžička

Personální změny ve společnosti

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 348. zasedání konaném dne 26. ledna 2021 přijalo usnesení č. 3497/2021 a schválilo:

- odvolání **Ing. Miloše Farkaše** z pracovní pozice ředitele Provozní jednotky (PJ) Ústí nad Labem ke dni **28. února 2021**
- obsazení **pana Radoslava Nikolova** do pracovní pozice ředitele Provozní jednotky (PJ) Ústí nad Labem s účinností **od 1. března 2021**.

Věra Drncová

Zaměstnanecké okénko

Dovolená – změny

Novela zákoníku práce zásadním způsobem změnila s účinností od 1. 1. 2021, mimo jiné i úpravu v oblasti dovolené. Personální odbor připravuje ve spolupráci s řešitelem mzdového a personálního systému EGJE pro zaměstnance do březnového čísla informace o nové koncepci stanovení práva na dovolenou a její délku v závislosti na odpracované stanovené nebo sjednané kratší týdenní pracovní době a další návazné činnosti – čerpání, evidence dovolené apod.

Ředitel odboru tímto prostřednictvím všechny zaměstnance prosí o trpělivost a shovívavost ve věci zavádění nové legislativy, která zatím vyvolává mnoho otázek.

Kůrovec 2021 a nové přepravy (České Středohoří)

I přesto, že je teprve začátek roku, pokračuje v lesích v České republice lokální těžba kůrovcového dřeva. Vše je v tomto období závislé především na počasí, aktuální sněhové nádlce, a tím na dostupnosti některých podmáčených míst pro těžkou těžební techniku.

Dnešní provozní zajímavost nás zavede do oblasti Českého Středohoří, na železniční trať Lovosice – Radejčín – Úpořiny – Teplice v Čechách. Železnici vystavěla společnost Ústeckoteplická dráhy jako první úsek své Severočeské transverzálky, což je také nejdelší místní dráha v Českých zemích. Provoz na trati byl zahájen 16. prosince 1897. Původně trať sloužila k rychlému spojení Teplic s Libercem a k dopravě uhlí k Labi. Postupem času ale pozbyla svého někdejšího významu i přesto, že například v oblasti Žalan leží ložiska hnědého uhlí, které se zde po 2. světové válce těžilo. Nákladní doprava v této části tratě utichla na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let. Naopak relativně čilý ruch panoval až do konce let de-

vadesátých na úseku Lovosice – Dobkovičky. V nákladisti Dobkovičky se pravidelně nakládaly jednotlivé vozové zásilky šterku z místního kamenolomu, ve stanici Chotiměř probíhala aktivní nakládka dřeva z místní pily. Na přelomu milénia utichla nákladní doprava i v tomto úseku, dřevo zde bylo naloženo naposledy před téměř 15 lety, než byla pila u chotiměřského nádraží definitivně zavřena.



Lokomotiva 742.365 při posunu na manipulační koleji nákladisti Chotiměř

Přeprava šterků skončila ještě o pár let dříve, i když nákladisti Dobkovičky zůstalo zachováno. V roce 2013 do Dobkoviček zavítal mimořádný vlak ČD Cargo, avšak pouze za účelem doplnění železničního svršku kamennou frakcí, která byla paradoxně vytěžena v Ústí nad Labem v kamenolomu Mariánská skála. Záhy, 7. června 2013, trať postihl rozsáhlý sesuv půdy, který poškodil úsek mezi

Chotiměř a Radejčínem. Z Lovosic byla zavedena náhradní autobusová doprava a osobní vlaky od Teplic v Čechách byly ukončeny v Radejčíně. Bohužel doposud nebyla obnova poničeného úseku zahájena, nicméně 6. června 2020 byl zahájen sezónní víkendový provoz osobních vlaků dopravce AŽD Praha mezi Lovosicemi a Chotiměř. Následní historický mezník lze datovat 20. lednem 2021, kdy

byla po mnoha jednáních obnovena i nákladní doprava do původní stanice Chotiměř „degradované“ nyní na pouhé nákladisti. Nakládka je prováděna na zpevněné ploše, která stejně jako před lety, slouží obnovenému provozu zdejší pily. Obsluha je prováděna lovosickou staniční zálohou a jízda vlaku do nákladisti Chotiměř je zajištěna formou ad-hoc trasy.

Text a foto: Antonín Němeček



Nákladní vlak 57969 z Chotiměř do Lovosic s pozadím vrcholů Českého Středohoří, vrchu Hrušovka a pod ním stejnojmenné obce

Přepravy mletého černouhelného multiprachu

Akciová společnost METALIMEX ze skupiny MTX GROUP patří dlouhodobě k velmi významným partnerům ČD Cargo. Jedná se o jednu z nejvýznamnějších obchodních společností ve středoevropském regionu. Zaměřuje se na obchod s barevnými kovy, hliníkovými plechy, pevnými palivy, železnou rudou a dalšími komoditami. Nás v dnešním článku bude zajímat obchod s pevnými palivy, koksovatelné uhlí, koks a především černouhelný multiprach.

Objem přeprav pro METALIMEX je v roce 2021 očekáván na úrovni přibližně 700 – 750 tis. tun. Nejvýznam-

tím především u přeprav uhlí z Polska. Zde jsou v maximální možné míře využívány služby 100% dceřiné společnosti CD Cargo Poland, pro kterou přepravy pro METALIMEX představují další významnou referenci.

Velmi zajímavou komoditou, se kterou společnost METALIMEX nejen obchoduje, ale prostřednictvím dceřiné společnosti Coal Mill, a.s., také vyrábí, je černouhelný multiprach. Coal Mill byl založen v říjnu 2006 a jeho výrobní areál se nachází ve výrobně-průmyslové zóně v blízkosti elektrárny Dětmarovice. Společnost disponuje vlečkou odbočující z železniční stanice Dětmarovice. Manipulaci s vozy na ní



Vykládka uhlí z vysokostěnných vozů je prováděna drapákem.

V případě, že se jedná o zámořské uhlí, zajišťuje ČD Cargo jeho dopravu z přístavu až do Dětmarovic. Uhlí je uskladněno v krytém skladě, ze kterého je pasovými dopravníky transportováno na stanici předemletí a takto získaná frakce se ještě dále mele a vysouší. Roční výrobní kapacita závodu je cca 180 tisíc tun prachu. Mleté uhlí je uloženo ve dvou silech o kapacitě 500 m³, ze kterých je expedováno

mluvě s producentem, převzít od konkurence (PKP Cargo International) v roce 2019 dopravu na Slovensko. Roční realizovaný objem je kolem 30 tisíc tun. S ohledem na rostoucí produkci hutního průmyslu se očekává pro rok 2021 celkové navýšení až na 40 tisíc tun. V loňském prosinci jsme premiérově začali realizovat přepravu do pohraniční přechodové stanice do Polska na již zmiňovaného odběratele

dodávek na rok 2021 se aktuálně jedná. Nicméně roční potenciál v objemu realizovaných doprav je na úrovni 30 tisíc tun.

Nejen oběma výše uvedeným obchodním případům je věnována maximální pozornost. Všechny přepravy pro METALIMEX a MTX GROUP jsou plánovány a následně i vyhodnocovány odborem řízení přeprav. Vysoká kvalita a flexibilita jsou dnes nezbytnou podmínkou i při realizaci přeprav pevných paliv a jiných nerostných surovin. Pokud je nebudeme schopni nabídnout, stejně jako odpovídající cenu, neobstojíme v silné konkurenci dalších dopravců. Objem přeprav pro METALIMEX se v letošním roce má téměř zdvojnásobit. Navíc vzhledem ke skutečnosti, že se společnosti ze skupiny MTX Group převážně věnují dalšímu zpracování černého uhlí pro využití v koksárenství, hutnictví, stavebnictví a chemickém průmyslu nebude výroba ani přepravní požadavky skupiny omezena nastupujícím trendem dekarbonizace průmyslu. V blízké budoucnosti se omezení budou týkat zejména výroby elektřiny a tepla z málo kvalitního hnědého uhlí. Plně nahradit černé uhlí například při výrobě tepelných izolací, koksu, nebo speciálních lehkých slitin bude trvat ještě dlouhou dobu.

Nesmíme však usnout na vavřínech.

Text a foto: Michal Roh



Společnost Coal Mill sídlí v Dětmarovicích.

nější objem představují importní přepravy černého koksovatelného uhlí do Ostravy, do firmy OKK Koksovny, a.s., která vyrábí koks pro slévárny, hutní výrobu, speciální metalurgii a vytápění. Výroba zde probíhá ve čtyřech koksárenských bateriích s výrobní kapacitou cca 850 tisíc tun/rok. Uhlí do Ostravy dopravujeme jak z dolů v polské části Hornoslezské uhelné pánve, tak například i z baltických přístavů. Koks z Ostravy putuje do řady výrobních podniků nejen v tuzemsku, ale i v zahraničí. Po železnici s ČD Cargo putuje například do Německa, Švýcarska, Srbska nebo k další expedici do baltických přístavů. Při nabídce našich služeb je velmi důležitý fakt, že ČD Cargo dokáže bez problému nabídnout zajištění přepravy v celé trase prostřednictvím dceřiných společností nebo poboček. Velký význam to má proza-

sice zajišťuje vlastník vlečky, a to dopravce PKP Cargo International, ale naše lokomotivy nově zajišťují až na vlečkové kolejiště, což výrazně zjednodušilo technologii obsluhy.

A co že je to vlastně ten multiprach? Černouhelný multiprach je vysoce zúšlechťené jemnozrnné palivo s vysokým aktivním povrchem. Vyznačuje se vynikající zápalností, reaktivitou a prvotřídním chováním při hoření. Tím, že má výbornou schopnost tečení a fluidizace, nabízí komfort srovnatelný s použitím kapalných nebo plyných paliv. Je to moderní energetický zdroj, jehož výhodou jsou úspory nákladů za energii při minimální investici a velmi často při použití stávajících topných zařízení.

Multiprach se vyrábí ze surového prahného černého uhlí, které je do výrobního areálu naváženo po železnici.



Příprava nakládací hubice

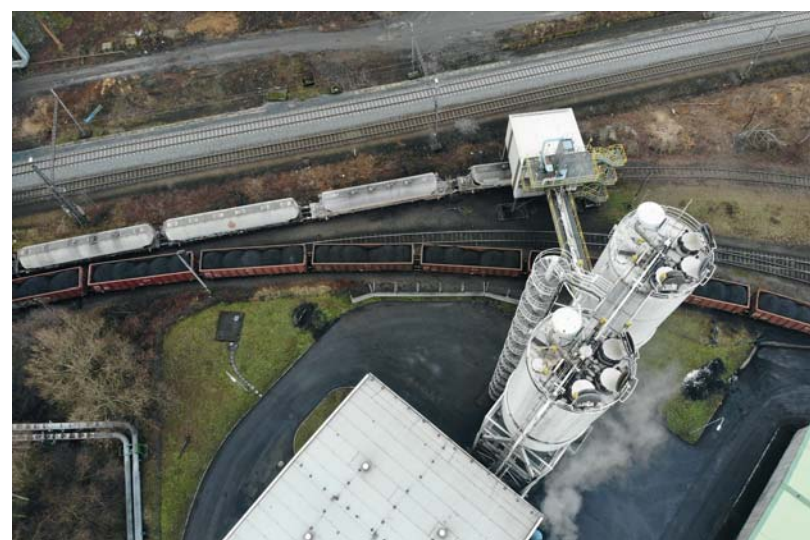
buďto do železničních cisteren, nebo autocisteren. S ohledem na výbušnost substrátu je při výrobě kladen vysoký důraz na její bezpečnost. Také následné přepravy se, s ohledem na charakter materiálu, uskutečňují v režimu ADR/RID.

Po železnici je multiprach přepravován ve speciálních cisternových vozech, které umožňují jednoduchou nakládku a vykládku. Bez výjimky se jedná o vozy soukromé. Nakládka se provádí čistě a ekologicky v uzavřeném systému. U zákazníků jsou vozy vykládány pneumaticky stlačeným vzduchem, stejně jako následná doprava paliva k hořáku. Z Dětmarovic odjíždí vozy ložené multiprachem v ucelených vlacích k odběratelům v Polsku (ArcelorMittal Poland) a na Slovensku (Carmeuse Slovakia, s.r.o., U.S. Steel Košice s.r.o.). S ohledem na komplexnost a spolehlivost služeb v železniční dopravě se ČD Cargo podařilo, po do-

ArcelorMittal Poland. A nutno dodat, že premiéra byla úspěšná. Spolupráce společnosti Coal Mill s tímto odběratelem začala v roce 2019. O objemech



Přeprava uhelného multiprachu je realizována ve speciálních vozech v souladu s Řádem pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí.



Pohled na areál společnosti Coal Mill s vlečkovými kolejemi na nakládku multiprachu a vykládku vstupní suroviny.

Jednotky organizační struktury ČD

Provozní jednotka České Budějovice

V únorovém pokračování našeho seriálu zamíříme na jih Čech, kde sídlí provozní jednotka České Budějovice. Její obvod se rozkládá na území Jihočeského, Plzeňského a zčásti i Středočeského kraje.

Obvod PJ České Budějovice

2 provozní pracoviště
1 524 km železničních tratí
145 obsluhovaných tarifních bodů
122 obsluhovaných vleček

Výkony PJ České Budějovice

Nakládka: 63 000 vozů
Vykládka: 76 700 vozů

TOP stanice dle nakládky (2020):

Nýřany, Plzeň hlavní nádraží, České Budějovice, Jindřichův Hradec, Dívčice

TOP stanice dle vykládky (2020):

Plzeň hlavní nádraží, Nýřany, Horní Dvořiště, České Budějovice, České Velenice

Provozní jednotka České Budějovice vznikla 1. prosince 2007. V době svého vzniku jí bylo podřízeno pět provozních pracovišť (České Budějovice, Horní Dvořiště, Protivín, Strakonice, Veselí nad Lužnicí). K první změně v organizační struktuře došlo již 1. března 2009, kdy byla zrušena provozní pracoviště v Horním Dvořišti (pod PP České Budějovice) a Strakonících (pod PP Protivín). Obvod PJ byl výrazně rozšířen k 1. červnu 2013, kdy byla pod českobudějovické „velení“ podřízena část rušené provozní jednotky Plzeň, konkrétně obvod PP Plzeň hlavní nádraží. Provozní pracoviště Domažlice bylo zrušeno již v první vlně k 1. březnu 2009. 31. prosince 2013 byla ukončena činnost PP Veselí nad Lužnicí. Od 1. ledna 2021 je nákladní doprava v obvodu zajišťována již jen prostřednictvím dvou podřízených pracovišť, a to České Budějovice a Plzeň hlavní nádraží. Provozní pracoviště v Protivíně bylo zrušeno. Vedení provozní jednotky sídlí na adrese Novohradská 1787, 370 01 České Budějovice.



Zátěž nákladního vlaku jedoucího z Českých Budějovic do Brna tvořilo 16. dubna 2020 i několik prázdných vozů po přepravě sladu. Ten je vlaky ČD Cargo přepravován do jednoho z našich nejnámějších pivovarů, do českobudějovického Budvaru.

Foto: Michal Roh ml.



ROZHOVOR S ŘEDITELM PJ ČESKÉ BUDĚJOVICE

Ředitelem PJ České Budějovice je od jejího vzniku (s krátkou přestávkou) Ing. Petr Vejs. Položili jsme mu tři „základní“ otázky týkající se chodu jednotky:



Ing. Petr Vejs Foto: Pavel Valenta

► Jaký podle Vás bude rok 2021?

Ať chceme nebo ne, musíme i nadále vnímat epidemickou situaci, která na nás všechny klade zvýšené nároky, ať už v maximální možné míře dodržování preventivních opatření, tak odpovědným přístupem každého z nás k osobní bezpečnosti a zodpovědnosti za vlastní zdraví. Problémy s nemocností se v loňském roce nevyhnuly ani nám, vše jsme nakonec díky odpovědnému přístupu zaměstnanců zvládli. Doufám, že i v letošním roce budeme stejně úspěšní. Rád bych zmínil také rozsah výlukové činnosti, která v letošním roce bude mít výrazný vliv na zajištění provozu. V obvodu PP České Budějovice se jedná o 632 dnů výluk. Za zmínku stojí 44denní výluka na trati České Budějovice – České Velenice, souběžná s 20denní výlukou jižní části seřadovacího nádraží v Českých Budějovicích. Nepřetržitě výluky budou probíhat i na 4. tranzitním železničním koridoru. Další výrazné omezení nás čeká kvůli nepřetržitým výlukám na trati České Budějovice – Plzeň.

► Které přepravy pro vaše PJ byly v uplynulém roce stěžejní a jaký rozsah práce očekáváte v roce 2021?

K nejdůležitějším řadím přepravy kalamitního kůrovcového dříví naloženého ve stanicích jižních a západních Čech, zejména na Jindřichohradecku a Strakonicku, a také shromažďování a sestavu ucelených vlaků z vozů naložených ve stanicích mimo náš obvod a směřovaných zejména do Rakouska, Slovinska a Německa. Jak kůrovec postupuje na západ, očekáváme letos navýšení přeprav i v oblasti Sušicka a Plzeňska. Mimo přepravy kalamitního dřeva a další pravidelné přepravy jsme museli zvládnout vykládku ucelených vlaků zeminy z kontejnerů Innofreight, včetně zajištění obsluhy Kalmaru našimi zaměstnanci na vlečce DIAMO Mydlovary ve stanici Dívčice. V letošním roce předpokládáme další navýšení objemu těchto přeprav. Za zmínku stojí rovněž pravidelné přepravy biomasy pro Plzeňskou teplárenskou. K devíti stanicím našeho obvodu přibýly v tomto roce další tři, přičemž navýšení objemu

představuje minimálně 4 000 tun. Ve stanici Nýřany zajišťujeme pro operátora Metrans obsluhu vlečky, včetně vozby navazujících ucelených kontejnerových vlaků. Naše provozní jednotka se podílí na přepravách jednotek 15Ev pro slovenské železnice z vlečky Škoda Transportation Plzeň do Velimi na zkušební jízdy a do Trnavy, kde probíhá jejich konečná montáž. V našem obvodu jsou také tři vlečky společnosti Čepro. Nemalý podíl zaujímají přepravy materiálu na rozsáhlé výlukové práce v obvodu PJ, při kterých zhotovitelé staveb využívají naše zaměstnance i k vykládce materiálu a posunu vozů na vyloučených kolejích. Můžeme se pochlubit i tím, že nákladní pokladna Horní Dvořiště jako jediná v ČD Cargo zajišťuje evidenci všech přeprav, které realizují zahraniční pobočky.

► Můžete nám přiblížit nějaké další zajímavosti týkající se PJ České Budějovice?

Je třeba vzpomenout, že nedílnou součástí naší práce jsou i vojenské želez-

niční přepravy. V obvodu máme několik vojenských útvarů, které jsou zařazeny do různých částí struktur NATO, jsou vysílány do misí a na mezinárodní cvičení. Naším dlouholetým zákazníkem je i jaderná elektrárna v Temelíně. Každý pracovní den dopoledne provádíme obsluhu vnitřního areálu elektrárny. Velmi zajímavou aktivitou je i pronajímání strojvedoucích pro potřeby zkušebního centra VUZ v Cerhenicích. Začali jsme s ním v roce 2009 a zpočátku se jednalo o tři proškolené strojvedoucí a několik směn měsíčně. V posledních letech máme k dispozici téměř třicet strojvedoucích se zkušebními na „okruh“, z nichž necelá polovina je jazykově vybavena, a není výjimkou až padesát směn za týden. Je tedy zřejmé, že při plném provozu zkušebního centra se občas ocitáme na samé hranici našich personálních možností, především co se týče jazykově vybavených strojvedoucích. A to je nutné v rámci našich možností řešit.

Michal Roh

Cargo (2. část)

Mapa obvodu PJ České Budějovice



PJ Praha



© Milan Koska aktualizováno k 15. 1. 2021



Odvoz kalamitního dřeva patří ke sledovaným obchodním případům.

Foto: Lukáš Strejček



Dvousystémové lokomotivy řad 363 a 363.5 jsou nosnými stroji při zajišťování vozby mezi Prahou a Plzní a Prahou a Českými Budějovicemi.

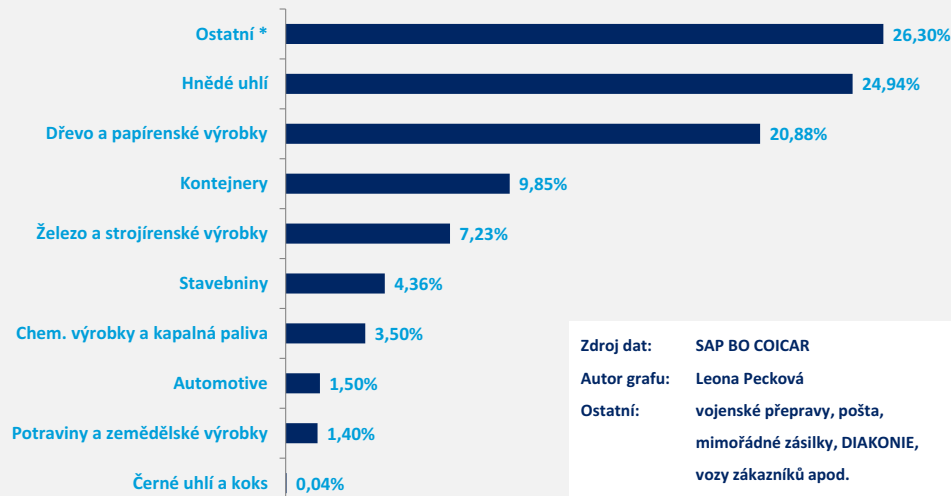
Foto: Libor Lorenc



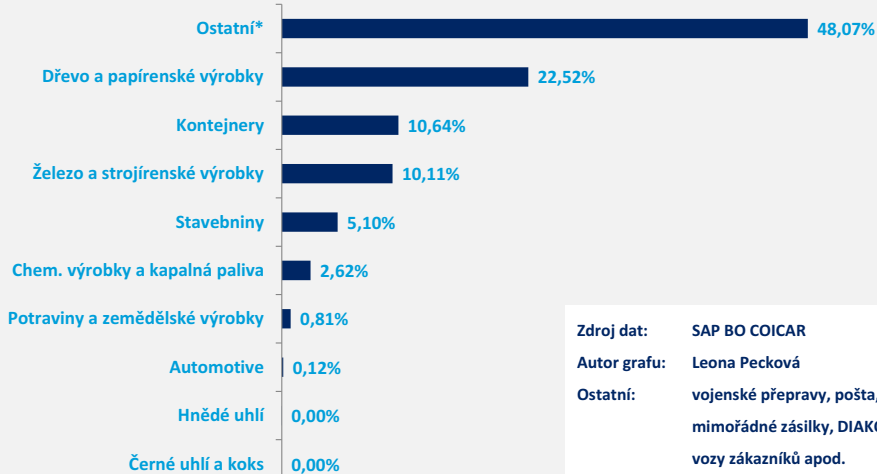
S infrastrukturou sousedních zemí má PJ České Budějovice spojení v Horním Dvořišti a Českých Velenicích (Rakousko) a v České Kubici a Železně Rudě (Německo). Přechod v Železně Rudě však není nákladními vlaky využíván.

Foto: Michal Roh ml.

Podíl vykládky podle počtu vozů v roce 2020



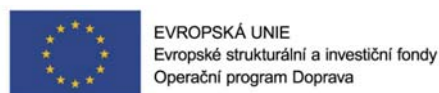
Podíl nákladky podle počtu vozů v roce 2020



Více než čtvrtinu objemu zboží vyloženého v obvodu PJ České Budějovice představuje hnědé uhlí. K nejvýznamnějším zákazníkům patří teplárny v Českých Budějovicích, Písku, Planě nad Lužnicí, Strakonících nebo Táboře.

Foto: Michal Roh ml.

Přestavba lokomotiv řady 163



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava



ČD Cargo začátkem letošního roku zahájilo realizaci projektu na přestavbu až 18 „peršingů“ řady 163. Cílem projektu je vybavení předmětných lokomotiv druhým systémem pro rozšíření jejich provozu také na trakční napájecí soustavě 25 kV/50 Hz. Smlouva na realizaci tohoto projektu byla uzavřena ve druhé polovině prosince roku 2020 se společností Českomoravská železniční opravna, s.r.o.

Projekt reaguje na Centrální komisi Ministerstva dopravy schválenou studii „Koncepte přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014 – 2020 a naplnění požadavků TSI ENE“, včetně rozhodnutí komise o cílové napájecí soustavě na tratích Správy železnic ze dne 20. prosince 2016. Tzv. konverze

trakční napájecí soustavy 3 kV na 25 kV má v České republice probíhat v několika etapách do roku 2040. Zjednodušeně lze konstatovat, že přechod na napájecí soustavu 25 kV jde ruku v ruce s neustálým zvyšováním nároků na železnici (zejména vyšší rychlosti a hmotnosti vlaků), kdy se na síti Správy železnic zvyšuje počet lokomotiv s výkonem kolem 6 MW. A jak uvádí výše zmíněná studie zpracovaná sdružením SUDOP PRAHA a SUDOP BRNO, tyto lokomotivy generují až 3x větší odběr trakční energie (oproti lokomotivám s výkonem 2 MW). Proto je nutné zajistit dostatečné napětí v trakčním vedení a nahradit tak současnou síť 3 kV. Současně pak studie hovoří o vyšších ztrátách, kdy trakční napájecí soustava 25 kV generuje až 9x nižší ztráty v trakčním vedení (nižší ztráty se týkají rovněž zpětného pře-



Lokomotiva 163.259 projíždí 16. března 2017 úsekem Želenice nad Bilinou – odbočka České Zlatníky. Foto: Ladislav Fric

nosu rekuperované energie a vyšší úspěšnosti rekuperačního brzdění).

Investiční náklady jsou značné, proto ČD Cargo přizpůsobilo harmonogram projektu přestavby lokomotiv řady 163, s ohledem na schválenou finanční podporu z Operačního programu Doprava, dotačním podmínkám. Ty stanovují dokončení fyzické realizace projektu nejpозději do konce roku 2022. Míra finanční podpory je stanovena až do výše 50 % způsobilých výdajů. Harmonogram bylo dále nutné relevantně upravit také s ohledem na probíhající projekt implementace vlakového zabezpečovače ETCS do lokomotiv řad 163 a 363. Hlavní uplatnění nalezou „nové“ dvousystémové lokomotivy již v průběhu jednotlivých staveb, a to s ohledem na předpokládané navýšení stávajících 7 stykových míst (přechod z jednoho systému na druhý). Dostatečným množstvím dvousystémových lokomotiv dojde ke snížení provozně ne hospodárných přeprávků hnacích vozidel. Po dokončení konverze napájecích soustav pak samozřejmě bude na území České republiky již plně využíván pouze nově implementovaný systém.

Projekt přestavby lokomotiv řady 163 je naplánován tak, že po dokončení přestavby budou lokomotivy označeny jako řada 363, a to v souladu se schváleným typem drážního vozidla 69 E3. V rámci projektu ETCS tak nebude nutné vytvářet nový prototyp a lokomotivy se zařadí do sériové realizace k stávajícím lokomotivám řady 363.

Protože některé komponenty původních lokomotiv již dnes nejsou vyráběny, budou nahrazeny novějšími

a modernějšími. To se týká například trakčního transformátoru (včetně čerpadel), nově řízeného třífázového měniče napájeného z odbočky transformátoru a hlavního vypínače střídavé trakce CVB 25 (jeho provoz byl již ověřen na některých stávajících lokomotivách řady 363). Výroba komponent proběhne dle původní výkresové dokumentace, kde tak bude zajištěna shoda s původním typem (prohlášením o shodě), a to zejména u usměrňovače, indikačního transformátoru a odpojovače střídavého systému.

Aktuálně se také řeší problematika rezonančního filtru ve vztahu k eliminaci vlivu oteplení od magnetického pole (nežádoucí princip indukčního ohřevu), a to například zvětšením prostoru pro umístění, vhodnou okolní konstrukcí a volbou moderních bezolejových kondenzátorů pro minimalizaci teplotních vlivů. Dále se pak počítá i s dosazením komponent pro měření spotřeby elektrické energie pro střídavou část a relevantní části elektroinstalace. A pocho-pitelně bude muset být přizpůsobeno i stanoviště strojvedoucího.

David Jelínek



ČD Cargo má k dispozici 13 lokomotiv upravených pro provoz na polské železniční síti. Využívány jsou pro dopravu vlaků společností CD Cargo Poland. S jejich přestavbou na řadu 363 se v tuto chvíli proto nepočítá. Ve stanici Rudniki koło Częstochowy čeká 18. dubna 2019 na odjezd stroj 163.034 s nákladním vlakem do Ostravy-Kunčic. Foto: Tomáš Ságner



Nové lokomotivy budou označeny jako řada 363. Foto: Aladár Volek

Kombajny na našich kolejích

Přepravy zemědělských strojů – traktorů, kombajnů i dalších – patří k železnici neodmyslitelně již po dlouhé roky i desetiletí. Bohužel asi nenávratnou minulostí jsou každoroční rozsáhlé železniční přesuny sklízecí techniky, realizované v dobách před rokem 1989 tehdejšími ČSD po území celého Československa.

Ty neodmyslitelně patřily k nákladní dopravě v období každých letních prázdnin. Zpravidla se jednalo o návozy kolon kombajnů a technického doprovodu z Čech do jižních oblastí Slovenska, kde ze zeměpisných a klimatických důvodů probíhají žně o několik týdnů dříve než na Moravě a v Čechách. Odtud se pak tato technika postupně přesouvala již po vlastní ose k dalším místům sklizně, směrem k domovské Strojní a traktorové stanici (STS) nebo JZD. Pěkně je tento proces zachycen například v televizním seriálu „Plechová kavalerie“ Jaroslava Dietla z roku 1979.

I tak ale část přeprav této specifické a svým způsobem zcela nepostradatelné techniky na kolejích zůstala i dnes. Tyto přepravy se dají rozdělit

do dvou skupin: přepravy již provozované techniky, zejména traktorů a vleků pro potřeby jejich majitelů. Jedná se zpravidla o prodaná vozidla, která jsou již ze své konstrukční podstaty neschopná jízdy po vlastní ose, případně o vozidla směřující k místu jiného dočasného využití svým majitelem. O jednom takovém příkladu, přepravách asfaltovací techniky firmy Víšek, jsme psali v loňském lednovém čísle Cargováku. Druhou skupinou jsou pak přepravy nové techniky od

výrobce k zákazníkům. Sem dříve patřily například dovozy nové zemědělské techniky rakouské firmy Pöttinger, vývozy traktorů Zetor z Brna na Balkán, zejména do Řecka a dodnes trvající tranzitní přepravy nových kombajnů firmy CNH z polského Plocku do Turecka.

Tyto přepravy probíhají pravidelně, a jistě stojí za to se na ně podívat trochu podrobněji. Původ dnešního polského závodu CNH (tento globální producent zemědělské a stavební techniky vznikl

ve roce 1999 sloučením firem Case International a New Holland) lze vysledovat až do roku 1879, kdy v mazovském Plocku vznikl první podnik vyrábějící zemědělskou techniku. Produkce se postupně rozvíjela a po roce 1948 byla transformována do znárodněného podniku Fabryka Maszyn Zniwnych (Výroba sklízecích strojů). Tento podnik začal mimo jiné v roce 1954 produkovat vlastní kombajny, od roku 1962 pojmenovaných Vistula (anglický název řeky Wisly), na které v roce 1986 (prototyp), resp. 1971 (zahájení sériové výroby) navázala řada Bizon. V roce 1992, po změnách ve střední a východní Evropě, byl podnik restrukturalizován a přejmenován na Bizon sp. z o.o.; celý proces byl pak uzavřen roku 1998, kdy došlo k prodeji firmě New Holland. Po vstupu této silné nadnárodní firmy došlo k přechodu na produkci strojů z jejího portfolia, nejprve typu TC59, následovaném v roce 2001 typy TC56 a AL59 až po dnešní modely TC4.90 a TC5.70 – 5.90; kromě kombajnů je zde vyráběna i další zemědělská technika.

Přes české území jsou realizovány tranzitní přepravy kombajnů této

značky z Plocku do Turecka. Kombajny jsou v částečně demontovaném stavu (především jsou demontována kola a některé další části) naloženy na speciálních nízkopodlažních vozech firmy Transwaggon a v ucelených vlacích jsou pak převáženy přes naše území. V letošním roce jsou přepravy realizovány přes Slovensko, konkrétně po trase Bohumín st. hr. – Lanžhot st. hr. Nejčastěji putují do tureckého hlavního města Ankara, doplněné některými dalšími v různých částech země, konkrétně stanicemi Derince, Tekirdağ, Çerkezköy a Halkali, která leží na okraji evropské části Istanbulu. V dřívějších letech probíhaly tyto přepravy ve skupinách vozů různými způsoby, někdy přes Rakousko, jindy přes Slovensko a pak přes Balkán zpravidla v systémových vlacích až do Turecka. Nejnovějšími změnami v organizaci těchto přeprav je jejich přesměrování na Lanžhot (dříve především Mosty u Jablunkova), realizace formou ucelených vlaků a také to, že i na Slovensku zajišťuje jejich přepravu ČD Cargo prostřednictvím 100% dceřiných firem CD Cargo Slovakia.

Martin Boháč



Ucelený vlak s kombajny v čele s lokomotivou 363.014 zachytil Peter Melicher 2. února 2021 u stanice Šála. Foto: Peter Melicher

Alpské železniční úpatní tunely (1. část)

Jedním z nejvýraznějších symbolů současného rozvoje evropské železniční sítě jsou tzv. základnové nebo též úpatní tunely. Ty jsou budovány v alpských zemích, Švýcarsku, Rakousku a částečně i v Itálii, jako řešení nahrazující komplikované trasované a trakčně náročné horské tratě vedené alpskými průsmyky.

Myšlenka samozřejmě není úplně nová, a za první evropský úpatní železniční tunel můžeme považovat Simplonský tunel dlouhý téměř 20 km spojující Švýcarsko s Itálií, uvedený do provozu v roce 1905. Ve své době, a ještě velmi dlouho poté, to byl nejdelší tunel na světě. V Rakousku v té době žádný takový tunel proražen nebyl, nicméně na počátku dvacátého století, při stavbě tzv. *Neue Alpenbahnen*, neboli soustavy několika tratí, spojujících Linec a Salcburk s Terstem, bylo vybudováno několik dlouhých alpských tunelů. Byly jimi *Bosrucktunnel* u Selzthalu, dlouhý 4,8 km, *Bohinjski predor* v dnešním Slovinsku, dlouhý 6,3 km, *Karawankentunnel* mezi rakouským Villachem a slovinskou Jese-

nicí, dlouhý 8 km a *Tauerntunnel*, dlouhý 8,4 km.

Budování úpatních tunelů v moderní podobě však přichází až ve 21. století. První tři, a zatím jediné uvedené do provozu, jsou vybudovány ve Švýcarsku. Tím úplně prvním je *Lötschberg Basis Tunnel (LBT)*, dlouhý 34,6 km a vedoucí pod původní tratí přes lötschberský masiv a navazující na původní simplonský tunel. *LBT* byl budován od roku 1999 do roku 2007, a to v rámci švýcarského programu NEAT (Neue Eisenbahn-Alpentransversale, česky Nová transalpská železniční spojení). Tento tunel ale nebyl dosud dobudován dle původních představ, neboť jeho realizace byla z ekonomických důvodů rozdělena do tří fází. V první fázi byl od severního portálu dokončen pouze jeden tubus od Frutigen k bezpečnostní stanici v Mitholz, a technická infrastruktura byla instalována v úseku pouze mezi Ferden a Raron. Jižní boční tubus směrem na Steg byl vyrubán s požadovaným profilem a zatím čeká na dovybavení infrastrukturou. Ve druhé fázi realizace a dostavby bude technická infrastruktura instalována i v úseku

mezi Mitholz a Ferden. Ve třetí fázi realizace bude zprovozněn druhý tubus v úseku mezi Mitholz a Frutigen a bude dokončena jižní odbočka do centrální oblasti kantonu Wallis přes Steg. Touto redukcí, resp. rozfázováním jeho realizace je také dána uváděná poměrně krátká doba stavby, jen necelých deset let, která se ale týká jen první fáze. I přes tyto úspory již náklady na stavbu dosáhly astronomických 4,7 miliardy CHF, tedy více než 100 miliard Kč.

Druhým tunelem je Gotthardský úpatní tunel, německy *Gotthard-Basistunnel*, dlouhý 57 kilometrů. Budován byl v letech 1996 – 2016 (samotná ražba skončila v roce 2010) s celkovými náklady 9,8 miliard CHF a umožňuje

maximální rychlost 250 km/h, čímž tvoří významnou část vysokorychlostního spojení mezi Německem, Švýcarskem a Itálií. Severní portál tunelu leží u města Erstfeld v kantonu Uri a jižní u obce Bodio v kantonu Ticino. Tunel je vybudován jako dvoutubusový, s jedním tubusem pro každou kolej a ve třetinách délky je vybaven tzv. bezpečnostními stanicemi, Sedrun a Faido. Nejedná se o stanice nebo dopravní v klasickém slova smyslu, ale jde o místa, kde vlak může nouzově zastavit v případě, kdy v některém z tubusů dojde k havárii nebo jiné nouzové situaci a cestující mohou opustit tunel nouzovými východy. Pro každý tubus je stanice postavena odděleně a systém cho-

deb je řešen tak, aby se cestující vyhnuli pohybu v kolejišti; ve stanici Sedrun jsou k dopravě osob na povrch určeny výtahy, ve stanici Faido mírné svažité únikový tunel. Třetím dokončeným je *tunel Ceneri* taktéž ve Švýcarsku. Je dlouhý 15,4 km, leží v kantonu Ticino, navazuje na Gotthardský tunel a otevřen byl s novým jízdním řádem 13. prosince 2020. K úplnému překonání Švýcarska bez horských úseků ještě zbývá úplně dokončit druhou fázi tunelu Zimmerberg u Curychu. Z něho zatím existuje jen první fáze o délce 10 km, otevřená již v roce 2003; druhá fáze má být dlouhá dalších 20 km a do provozu by měla být uvedena v letech 2030 – 2035.

Text: Martin Boháč

Evropská železniční cena pro rok 2021

V pondělí 25. ledna 2021 se poprvé za dobu své existence uskutečnila online jedna z nejvýznamnějších evropských železničních událostí – udílení Evropské železniční ceny dvou mezinárodních organizací CER (Společenství evropských železnic a manažerů infrastruktury) a UNIFE (Evropská asociace železničního průmyslu).

V pořadí se jednalo již o 14. ročník, jehož laureátem se stala paní Carmen Schwabl, ředitelka LNVG, stoprocentní dceřiné společnosti spolkové země Dolního Saska zodpovědné za plánování veřejné dopravy. Ta jako první na světě objednala do komerčního provozu 14 vozkem poháněných vlaků. Tento projekt kladně přijímají obyvatelé spolkové země započal hledáním alternativy k dieslovému pohonu. Dvě předseriové soupravy Coradia iLint firmy Alstom již od září 2018 do února 2020 úspěšně absolvovaly zkušební provoz.

K novinkám letošní ceny patřilo přivítání v podobě nového výkonného ředitele CER pana Alberta Mazzoly. Úvodní slovo přednesla evropská komisařka pro dopravu paní Adina Vălean, která vyzdvihla vytvoření podmínek pro úplnou implementaci 4. železničního balíčku či evropské dopravní cíle s milníky 2030 a 2050, usilující o zvýšení podílu železniční osobní i nákladní dopravy. Rok 2021 je vyhlášený Evropským rokem žele-



Oceněná ředitelka společnosti LNVG, paní Carmen Schwabl

zniční dopravy. V jejím i dalších projevech zaznělo, že uplynulý rok nebyl jednoduchý, přičemž se však projevila i pozitiva, respektive výhody železniční dopravy. Kulatého stolu, který byl součástí ceremonie, se vedle zmiňované eurokomisařky zúčastnila poslankyně Evropského parlamentu a členka výboru pro dopravu paní Anna Deparnay-Grunenberg, předseda UNIFE a CEO Alstom pan Henri Poupert-Lafarge i předseda CER a CEO ÖBB pan Andreas Mattha. Mimo jiné zaznělo podivení nad tím, že členské státy nevyužily možnosti zrušení či snížení poplatku za dopravní cestu.

Hovořilo se o nutnosti aplikace principu „uživatel nese náklady“, tj. známé snahy o internalizaci externích nákladů. Pokud Evropě opravdu jde o dekarbonizaci dopravy, musí brát

železniční dopravu za páteř dopravního systému. Bylo též diskutováno, že by covidová krize neměla být výmlouvou pro snížení investic do železnice a oslabení tzv. Green Dealu. Zvláštní ocenění během vysílaného přenosu získal pan David Sassoli, předseda Evropského parlamentu, za svůj přínos pro rozvoj jednotného evropského železničního prostoru v podobě 4. železničního balíčku a pan Martin Speer, aktivista, který přišel s iniciativou FreeInterrail, v rámci níž mohli desetitisíce mladých 18letých občanů Evropské unie procestovat Evropu vlakem. Slavnostní akce, které se účastnilo více než 600 hostů, byla zakončena pozdravem portugalského ministra infrastruktury, jehož země nyní Evropské unii předsedá.

Text a foto: Michal Vítěz



Vectron 193.476 společnosti SBB Cargo International opouští Gotthardský úpatní tunel u Erstfeldu a s intermodálním vlakem z Itálie míří k severu do Rotterdamu.

Foto: Georg Trüb, www.railpictures.net



Vysokorychlostní vlak švýcarských železnic v bezpečnostní stanici Sedrun v Gotthardském úpatním tunelu

Foto: Dario Häusermann, SBB



Sleva 30 %, nová 7kačka a další novinky VPN Family

VPN Family, program výhradně pro zaměstnance skupiny Českých drah a Správy železnic, vám osladí začátek roku slevou, dostupným tarifem i televizí zdarma.

Sleva 30 % na paušál, volání a SMS

Není nad to si se (snad) blízkým jarem trochu provětrat plíce a hlasivky. Spojit se s blízkými můžete díky našemu hlasovému tarifu, k němuž vám v naší akci přidáme 30% slevu z ceny paušálu, provolaných minut a zaslaných SMS, a to až do konce dubna. Akce platí pro nové nebo portované hlasové SIM karty do VPN Family. Tak si s námi zavolejte a ještě si můžete za ušetřené peníze koupit něco jiného.

Sleva se vztahuje i na naše hlasové tarify s neomezeným voláním a SMS po celé ČR. S tarifem Povídám si ve VPN Family – Vodafone tak měsíčně ušetříte 105 Kč a s tarifem Bavím se ve VPN Family – O2 ušetříte dokonce 120 Kč každý měsíc. Až do konce dubna vás vyjdou na 244 Kč, resp. 279 Kč měsíčně.

Nová 7kačka vás udrží na drátě

Představujeme novou 7kačku ve VPN Family – O2, která nahrazuje SIM s KAČKOU. Přidává se k velmi populárnímu tarifu 7kačka ve VPN Family – Vodafone, který si pořídilo už 4 600 z vás. Za paušál 7 korun můžete volat a posílat SMS do všech sítí za 1,10 Kč. 7kačku ve VPN Family – O2 si mohou pořídít do páru všichni, kteří už u nás mají alespoň jednu SIM s tarifem Mluvím nebo Bavím se. 7kačka je ideální pro menší děti nebo starší lidi, kteří hovory spíše přijímají, než volají, nebo do různých chytrých zařízení. K tarifu lze přikoupit i datové služby.



Kuki Start na půl roku ZDARMA

Máme dárek pro všechny, kteří u nás mají alespoň 10GB datový tarif nebo balíček! Na půl roku ZDARMA od nás můžete mít chytrou televizi Kuki s tarifem Kuki Start. Navíc získáte i jednu mobilní licenci, a můžete tak Kuki sledovat i na tabletu, mobilu nebo PC. Po 6 měsících vám tato licence navíc zůstane a za tarif budete platit standardních 100 Kč měsíčně. Máte jedinečnou možnost vyzkoušet si skvěle pohodlí při sledování chytré televize.

Služby VPN Family používá už 45 tisíc z vás. 97 % zákazníků je s VPN Family spokojeno a 96 % zákazníků by ho doporučilo svým kolegům/kolegyním. Tak se k nim přidejte i vy!

O všech akcích a ještě mnohem více se dozvíte na našem portále family.cdt.cz nebo nám zavolejte na zákaznické centrum na číslo 972 111 333 a poraďte se s našimi operátory.



Železniční proměny (12.)

Přechodnost nákladních vozů

Jak to vlastně v minulosti bylo s přechodností nákladních vozů na různé tratě a jaké obtíže křehká rovnováha



mezi rychle se zvyšující únosností vagonů a těžko se modernizující infrastrukturou obecně přinášela?

A dalo by se říci, že přináší dodnes, protože ne každá trať má traťovou třídu D 2 až D 4, tedy 22,5 tuny na nápravu a 6,4 až 8,0 t na metr. Dodnes také platí pravidlo, že podobně jako pevnost řetězu určuje ten nejslabší článek, únosnost na přepravní trase je dána parametry úseku s nejslabší přechodností. Tedy hmotností na nápravu, hmotností na délku vozidla a geometrickými charakteristikami vzdáleností náprav (rozvorem). Čtvrtým limitním parametrem je ložná míra – gabarit (obrys vozidla) – lišila se nejen u zemí, ale i u jednotlivých společností.

První čtyřmetrové kolejnice dodané pro Severní dráhu císaře Ferdinanda (KFNB) měly hmotnost pouhých 16 kg/m, ty na Olomoucko-pražské dráze měly 23,6 kg. Starost byla spíše o to, aby unesly první, sotva dvacetitunové lokomotivy, než lehoučké vozy. První uhelné vozy pro KFNB o rozvoru 1,9 m a délce přes nárazníky 4,4 m vážily jen pár tun a pobraly do čtyř tun uhlí, uhláky StEG z padesátých let 19. století měly při rozvoru okolo 2,8 m ložnou váhu 8 až 10 tun. Ale rozměry a únosnost nákladních vozů se rychle zvětšovaly – například běžné uhláky Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB) vyrobené u Ringhofferů v sedmdesátých letech 19. století vážily do 6 tun a měly nosnost 11,3 tun. Prakticky do přelomu 19. – 20. století se běžné uhláky nakládaly 11 tunami – vyhovovaly pak pro většinu tehdejších tratí i mostů.

Podle přehledné tabulky státních drah z roku 1893 víme, že nejhřebější únosnost měla v Čechách lokálka Nusle – Modřany (proto tehdy také snesla slabé dvou- až tříkopláčky, které v pozdějším Kryšpínově označení směly mít na třetím místě jen nulu. A to ani ne ř. 97, později 310.0! Dvounápravové vozy mohly být loženy tak,

aby jejich celková hmotnost nepřesáhla 20 tun, což tehdy u většiny lehkých vozů nebyl problém. Už tehdy ale brzdily koleje vozy extrémně těžké nebo naopak s velkým rozvorem (nábytkové). Co třeba takový speciální šestnáctinápravový vůz Jaak 283802 určený na přepravu lodních děl z plzeňské Škody do Puly, který měl vlastní hmotnost 87 tun a nosnost 100 tun? Hodnota hmotnosti na nápravu sice byla přijatelná (jen 11,7 t/nápravu), ale na metr délky už méně

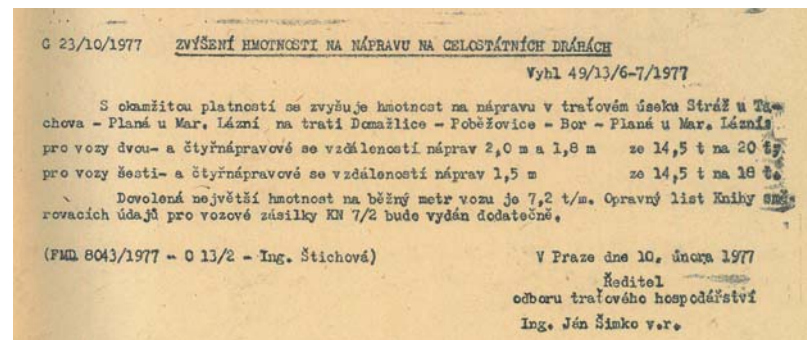
místních drah (ÖLEG): v úseku Chotělice – Sběř na dnes zaniklé trati Vysoké Veselí – Smidary, Dětenice – Dobrovice, Rokytňany – Kněžmost či Čelákovice – Mochov (9,5 t/nápravu), na lokálkách Křinec – Městec Králové nebo Čáslav – Močovice (9 t/nápravu). Bylo to v době, kdy maximální nápravový tlak na našich klíčových tratích byl zvýšen „už“ na 16 až 17 tun. To přineslo úlevu hlavně lokomotivářům, kteří mohli nasazovat například nové rychlíkové lokomotivy „mikáda“. Pokud byste v té



Přechodnost vozů řešily a řeší četné služební pomůcky. V minulých letech např. směrovací předpisy nebo tabulky KN 7, seznamy nápravových tlaků v ČSR A 110, S 66 apod., přílohy k dodatkům, D 25 RIV, mapy a další. **Foto: Knihovna ČD**

(6,82 t). Vůz tak měl zákaz na většinu mostů a měl jedinou povolenou trasu oklikou po bývalé Dráze císaře Františka Josefa (KFJB) do Vídně a dále přes Linec, Selzthal a Terst. Obtíže byly i při přepravě tárovacích vozů. Vozy v té době měly své speciální značky pro ložné váhy (trojúhelník pro 12,5 t, půlkruh pro 15 t, obdélník pro 20 t, kruh pro 30 tun a další. Od roku 1928 se ložné váhy vozů označovaly už jen napsáním a číslem.

Období meziválečných ČSD už podrobně popisují jak četné služební pomůcky, tak třeba periodikum Maximal Radstand, které každoročně uvádělo hodnoty maximálního rozvoru a maximálního kolového tlaku (ten je polovinou nápravového tlaku) pro většinu zemí Evropy. Namátkou na ČSD v roce 1930 přetrvával chabý svršek ještě na některých dosud nepřestavěných částech tratí bývalých Českých obchodních drah (BCB) či Rakouské společnosti



Informace o zvýšení únosnosti úseku Stráž u Tachova – Planá u M. Lázní na 20 tun v roce 1977 byla zveřejněna v Přepravním a tarifním věstníku. **Foto: Knihovna ČD**

době posílali vozovou zásilku do zahraničí, situace tu byla podobná. V Polsku nebo Francii se také nacházely ještě úseky s únosností 9 t/nápravu, v Itálii (trať Asti – Altavilla s 10,5 t/nápravu) nebo v Maďarsku 12 t.

Za okupace se u nás prohloubil rozdíl v únosnosti klíčových tratí, které mívaly již 20 t/nápravu (u DR mívala většina tratí vysokou únosnost), a některých lokálkách. Na „dvacítku“ se po rozsáhlé říšské drahové nařízení, modernizaci probojoval i úsek Ústí nad Orlicí – Jablonné, naopak některé lokálky Olbramovice – Sedlčany, Bechyňka a další měly 12 t/nápravu. Podle předpisu A 110 Seznam nápravových tlaků (1942) zůstávaly „rekordmankami“ odbočka Dětenická s 9,5 t, lokálka Šakvice – Hustopeče (11 t/nápravu – ještě 1948) a Kolečovka s 10 t. Zmíněná Bechyňka a v té době pod křídly DR Lipenka dlouho patřily mezi tratě, které byly silně limitované maximálním pevným rozvorem a to 4,0 metry, vozy s otáčnými (rejdovými) nápravami sem směly – a to nejméně do počátku padesátých let – jen do 6,5 metru, tříosé sem nesměly vůbec. Vysvětlení nabízí minimální poloměr koleje, na Lipence se vyskytovaly oblouky o poloměru i 80 m.



Přechodnost vozů na mostech se posuzuje podle dovoleného nápravového tlaku a váhy na běžný metr vozu. Na snímku výměna příhradové části známého viaduktu Buštěhradské dráhy v pražském Prokopském údolí ve 30. letech. Únosnost v roce 1931 zde byla 16 t/nápravu, na spodní dráze Pražsko-duchcovské 15 t/nápravu. **Foto: Archiv ČD**

v 60. a hlavně v 70. – 80. letech procházely – dílem na požadavky armády – obnovami, takže předpis S 66 z roku 1970 udával i u většiny lokálek (i „modernizované“ Kolečovky) únosnost alespoň 14 či 14,5 t, výjimkou byly Svojsín – Bor a Lovečkovice – Úštěk s 13 tunami/nápravu. Nevyhovující únosnost 10,5 tun ještě v polovině šedesátých let nevedla u koncového „ocásku“ slovenské lokálky Počkej – Medzev.

Léta osmdesátá přinesla, často za pomoci železničního vojska, masivní obnovy svršku i na regionálních drahách, tak například od 28. srpna 1980 byla zvýšena únosnost pro dvou- i čtyřnápravové vozy z 16 na 18 tun/nápravu na trati Martinice – Rokytnice, v lednu 1980 na lokálkách do Vrchlábí, Solnice a Dolní Poustevny a od 25. ledna 1983 z Bruntálu do Malé Morávky rovnou ze 14,5 na 20 t/nápravu (šestnápravové vozy ovšem jen 16 t). Někde stačila obnova tratí, tam kde byly překážkou mosty, musely se zesilovat nebo dokonce stavět nové (Ivančický viadukt u Moravských Bránic dovoval jen 3,6 t/m a 15 t/nápravu (1948). Jinde problém takřikájk vyřešilo přímo zrušení tratí (most přes Rokytku mezi Prahou-Vysočany a Libní dolním nádražím).

A tak dnes, když dnes pohlédneme na většinu moderních vozů, třeba na kotlové vozy Jumbo řady Zacns typu z Nymwagu CS, Sggrs s rocktainery či na swidnické Eamnos (hmotnost loženého vozu 90 tun), je dobré si uvědomit, že ještě před pár desetiletími by je v loženém stavu nebylo možné směřovat prakticky nikam.

Martin Navrátil



Ložná hmotnost je největší možná hmotnost nákladu s ohledem na dodržení hmotnosti vozu na nápravu. „Posvátnou“ pro nakládku je tabulka ložných hmotností (pro jednotlivé kategorie tratí), uvedená na nákladním voze. Zde na uhláku Eaos dopravce Steiermarkbahn s působivou zkratkou. **Foto: Martin Navrátil**

Foto měsíce



Petr Jaroš nám zaslal pohádkový zimní snímek pořízený v železniční stanici Summerau. Odpolední klid v této stanici narušil jen TRAXX 187.344 s „autovlakem“ do italského Tarvisia. Krásné únorové foto měsíce.