

Bezpečnost na prvním místě

Uvnitř dubnového Cargováku najdete zajímavý článek o rozjezdu projektu DISAF (Digital Safety First) – tedy bezpečnost na prvním místě. Na Facebook jsme informaci o neoficiálním startu tohoto projektu pověsili 1. dubna, což vyvolalo řadu reakcí, že se asi jedná o aprílový žertík. Ten to však rozhodně nebyl a pilotní fáze projektu je v plném proudu. Z pohledu uživatele aplikace funguje podobně jako navigace do aut – strojevedoucí bude upozorňovat na změny, ke kterým na trati došlo. V průběhu roku se k projektu přidají i mateřské České dráhy. V budoucnu by mohl DISAF zajistit také aktuální informace o pomalých jízdách nebo mimořádných „stahovačkách“, varovat před kolizním vlakem i mimo tratě D3 nebo detekovat hrozbu projetí návěští stůj na tratích bez ETCS.

Zvyšování bezpečnosti železničního provozu patří po mimořádné události ve Světcích opět k velmi diskutovaným tématům. Aplikace by samozřejmě výše uvedené mimořádné události zabránit nemohla, to dokáže pouze zabezpečovací zařízení, nicméně při retrospektivním ohlednutí za nehodou u Chodové Plané, ke které došlo 28. července 2019, je nutné ji vnímat jako významný krok navazující na digitalizaci TTP ze strany Správy železnic.

Michal Roh



V neděli 4. dubna 2021 v 14:15 hodin došlo v železniční stanici Světec k mimořádné události, při které se čelně srazily dva nákladní vlaky. Tato událost významně ovlivnila provoz nejen na severu Čech. Po částečném zprovoznění tratě musely být vlaky mezi Úpravnou uhlí Levice a stanicí Ohnič vedeny lokomotivami nezávisle trakce. Více podrobností se dozvíte uvnitř Cargováku. Na fotografii Michala Roha ml. je zachycen přepřah vlaku Pn 55523 dne 13. dubna ve stanici Ohnič.

OBSAH

03

Vlečka elektrárny Chvaletice

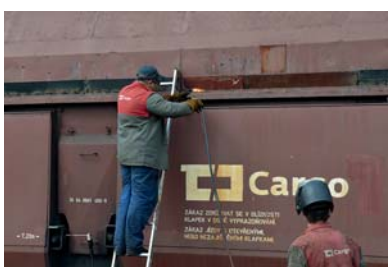
Řízení dopravy na vlečce elektrárny Chvaletice zajišťuje výpravčí ČD Cargo. Naše společnost ale zajišťuje i obsluhu vlečky nebo třeba vykládku uhlí.



04

SOKV Ostrava

V dalším díle našeho seriálu navštívíme středisko oprav kolejových vozidel v Ostravě. Jen v opravně nákladních vozů v Ostravě-Mariánských Horách se ročně opraví přes 9 tisíc nákladních vozů.



Veškerá omezení provozu projednáváme s dopravci,

říká Ing. Miroslav Jasenčák, náměstek generálního ředitele Správy železnic pro řízení provozu. Reaguje tak na skutečnost, že v letošním roce má Správa železnic k dispozici velmi významný objem finančních prostředků určených na modernizaci železniční infrastruktury v České republice. Hovořili jsme s ním však nejen o výlukách.

► Na úvod mi dovoďte jednu aktuální otázku týkající se pandemie Covid-19. Ovlivnila velkou měrou provoz na tratích Správy železnic? Myslíte tím především personálně.

Pandemie Covid-19 samozřejmě zasáhla i zaměstnance Správy železnic. Musím ovšem obratem říct, že díky zajištění dostatečných zásob ochranných a hygienických pomůcek vedením SŽ (zejména osobní angažovaností našeho pana generálního ředitele), které byly pravidelně distribuovány do jednotlivých OJ SŽ hned od samotného počátku pandemie v roce 2020, jsme situaci v rámci celé Správy železnic zvládli velmi dobře. Velkou měrou k tomu také přispěla disciplinovanost našich zaměstnanců ve vztahu k dodržování všech opatření proti šíření Covid-19. Díky těmto skutečnostem



Ing. Miroslav Jasenčák

Foto: Správa železnic

byl provoz na tratích Správy železnic ovlivněn v minimální míře, jednalo se v podstatě vždy pouze o lokální problém na konkrétním pracovišti, se kterým jsme si ale zatím vždy dokázali poradit bez zásadního omezení provozu.

► V letošním roce má Správa železnic k dispozici poměrně značný objem finančních prostředků na modernizaci

Ing. Miroslav Jasenčák

Narodil se v roce 1963. Vystudoval SPŠD v Košicích a následně VŠDaS v Žilině. Po ukončení studia pracoval pro ČSD, kde zastával různé funkce. Po příchodu na SŽDC v roce 2011 působil ve vedoucích pozicích řízení provozu na generálním ředitelství, Oblastním ředitelství Praha a na Centrálním dispečerském pracovišti Praha. Od listopadu roku 2018 je náměstkem GŘ pro řízení provozu.

a opravy infrastruktury. Jaké nejdůležitější výluky nás tedy čekají?

V úseku Brno – Česká Třebová je naplánováno pro roky 2021 a 2022 větší množství výluk. Za klíčové lze považovat dvě akce, které generují zastavený provoz mezi Brnem a Blanskem. Těmito akcemi jsou výluky Brno Maloměřice – Adamov a Adamov – Blansko, kde se budou opravovat železniční tunely a železniční svrsky. V rámci dlouhodobého plánování se nám do roku 2022 povedlo zkoordinovat další investiční a opravné práce, které samy o sobě generují velká omezení provozu. Mimo jiné se jedná o sa-

naci svahů mezi Březovou nad Svitavou a Svitavami, náhradu železničního přejezdu v Blansku na zastávce za podchod pro pěší a dále město Blansko zrealizuje výstavbu silničního nadjezdu. Ředitelství silnic a dálnic nám vyšlo vstříc a uspíšilo výstavbu nového dálničního mostu D35 u Opatova. V neposlední řadě provedeme v celém úseku větší množství opravných prací, a to včetně modernizace většího množství přejezdů.

Na trase dále za Českou Třebovou směrem na Prahu bude probíhat s těžšími omezeními provozu, a to modernizace úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí, v rámci které bude zřízena odbočka Bezpráví, která pak umožní realizaci dalších výluk v tomto mezi-staničním úseku po čtvrtinách. Tento úsek vede údolím řeky Orlice a je charakteristický obtížným přístupem k železniční trati pro návoz a odvoz materiálu a provádění samotných prací. Další velkou investiční akcí je modernizace železničního uzlu Pardubice včetně zdvojkolejnění odbočné tratě směr Hradec Králové (do Stěblové). A poslední velkou akcí směrem k Praze je výluka v úseku Velim – Poříčany,

Veškerá omezení provozu projednáváme s dopravci

Dokončení ze str. 1

kde v rámci stavby dojde v úseku Velim – Pečky ke zřízení odbočky Cerhenice a v úseku Pečky – Poříčany ke zřízení odbočky Tatce.

► **Stavební práce znamenají vždy velká omezení provozu. Jakým způsobem jsou projednávány s dopravci a jak se dotknou ČD Cargo?**

Nejen stavební práce, ale i běžná údržba, mohou vyvolat určitá omezení provozu. Veškeré tyto činnosti jsou projednávány se všemi dopravci, se kterými máme smluvní vztah a kteří jsou oprávněni provozovat drážní dopravu po tratích Správy železnic. Aktuálně se jedná o 122 dopravců. Dopravce ČD Cargo patří k těm aktivním dopravcům, kteří spolupracují, a jehož zaměstnanci se zapojují do každodenní koordinace všech omezení provozu s cílem minimalizace dopadů. Mimo každodenní spolupráci na tvorbě opatření pro jednotlivá omezení provozu se tito zaměstnanci zapojují i do pravidelných výlukových porad, a to jak k dlouhodobému omezení kapacity (výhled na 2 a 3 roky dopředu), k sestavě ročního plánu výluk na následující rok, tak i k sestavování a změnám v měsíčních výlukových plánech.

ČD Cargo, stejně jako všech ostatních dopravců, se výluky dotýkají zejména nutností organizace odklonů, či zdržení vlaků při průjezdu výlukovými úseky. Při plánování výlukových opatření se ale vždy snažíme o maximální možnost průjezdu nákladní dopravy, protože zboží, naložené v nákladních vozech, nelze překládat do náhradní silniční dopravy. Přes Bezprávi je v GVD 2021 trasováno celkem 81 pravidelných tras dopravce ČD Cargo. Po dobu jednokolejného provozu jich bude 11 odkloněno přes Havlíčkův Brod. Při zastavených provezech po-



Jedním z výlukami nejvíce postižených úseků bude Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí. Provoz v tomto silně zatíženém úseku bude řadu měsíců citelně omezený. Foto: Tomáš Ságner

jede odklonem 13 nákladních vlaků ČD Cargo přes Nezamyslice, Brno a Havlíčkův Brod a 17 nákladních vlaků přes Týniště nad Orlicí, Potštejn a Letohrad.

► **S výlukou na tzv. „pětsetjedniče“ souvisí odklony nákladních vlaků na trať přes Vysočinu. Jak jsou zde nastaveny podmínky pro postrkovou službu? Jak a na základě čeho ji bude možné využít?**

Trať Brno – Havlíčkův Brod – Kutná Hora – Kolín je dvojkolejná elektrizovaná trať, jejíž kapacita za normálních okolností není příliš využita, protože vede přes kopcovitou Vysočinu a v některých úsecích je sklonově velmi náročná, nejnáročnější je v úseku Tišnov – Vlkov u Tišnova. Abychom umožnili průjezd těžkých

nákladních vlaků, které byly odkloněny z trati přes Českou Třebovou, musejí být tyto vlaky v nejnáročnějších úsecích taženy dvojicí dostatečně výkonných elektrických lokomotiv. Z tohoto důvodu Správa železnic připravila pro nákladní dopravce službu v podobě postrkových lokomotiv, které těžkým nákladním vlakům pomohou překonat kritická stoupání. Na CDP Přerov jsme k 1. dubnu 2021 zřídili pro tento účel další dispečerský post v nepřetržitém režimu, jehož hlavním úkolem bude maximální využití hnacích vozidel určených pro postrkovou službu. U tohoto dispečera si budou nákladní dopravci v případě potřeby dle hmotnosti vlaku také tuto službu objednávat. V souvislosti s tím také došlo k úpravě informačních systémů pro řízení provozu SŽ.

Pro zajištění dostatečného výkonu byla výkonově posílena trakční soustava v napájecí stanici v Čebíně. Na ostatních napájecích stanicích došlo k posílení výkonu chladicích systémů trakčních transformátorů. Pro vozbu těžkých vlaků bude čebínská napájecí stanice připravena. Druhým faktorem, který omezoval provoz moderních výkonných lokomotiv na této trati, byla výstroj kolejových obvodů. Kolejové obvody zjišťují volnost a obsazení jednotlivých kolejových úseků vlakem. Původní kolejové obvody nebyly kompatibilní s moderními výkonnými lokomotivami, proto byly nahrazeny technologií, která je kompatibilní s celou škálou starších i moderních hnacích vozidel. Všechny práce na vylepšení infrastruktury probíhaly po celý rok 2020.

► **Dalším tématem, které hýbe nejen českou železnici, je implementace evropského vlakového zabezpečovače ETCS. Jak daleko jsme v České republice s implementací traťové části a jaký je další harmonogram?**

Aktuálně máme stavebně dokončeno a zprovozněno ETCS úrovně 2 v těchto úsecích na síti TEN-T: Kolín – Česká Třebová – Břeclav a Břeclav – Petrovice u Karviné a první část stavby Kolín – Praha – Kralupy nad Vltavou. V realizaci jsou další stavby, konkrétně Praha – Votice, Plzeň – Cheb, Přerov – Česká Třebová a v rámci modernizace regionální dráhy z Olomouce do Uničova rovněž budujeme ETCS L2. Další úseky, jako například Beroun – Plzeň, Ústí n. O. – Lichkov nebo Dětmárovice – Mosty u Jablunkova jsou již v pokročilé fázi přípravy.

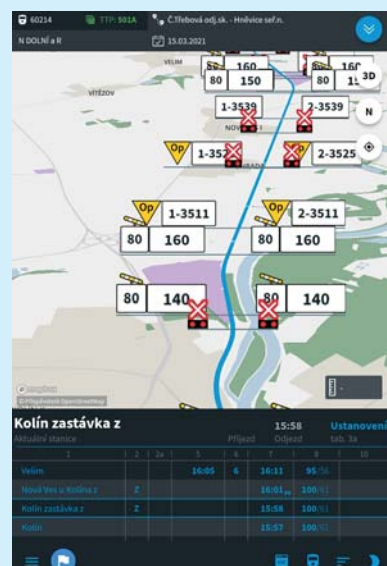
Na základě rozhodnutí pana ministra dopravy a požadavku na zvyšování bezpečnosti na české železnici se stalo ETCS tématem pro všechny tratě v České republice. Správa železnic proto v závěru loňského roku připravila harmonogram výstavby ETCS pro celou železniční síť do roku 2040 tak, jak bylo zadáno Ministerstvem dopravy. V tomto ohledu je však nezbytné zdůraznit, že pro splnění vytýčeného cíle a možnosti vybavit i tratě nižšího významu systémem ETCS, není možné uvažovat všude ihned s úplnou sestavou ETCS úrovně 2 (včetně rádiového systému GSM-R), ale musíme sáhnout i k dalším technickým možnostem a alternativám, které tato technologie nabízí. Správa železnic proto sama navrhla zjednodušené řešení zabezpečovacího zařízení s využitím prvků ETCS (Limited Supervision), které projednala s Evropskou komisí a připravuje aktuálně první úseky pro jeho implementaci.

Připravil: Michal Roh

ČD Cargo zahájilo testování nové aplikace pro strojvedoucí

Naše společnost ČD Cargo 31. března 2021 neoficiálně zahájila testování nové aplikace pro strojvedoucí. Ta je bude prostřednictvím tabletu informovat o aktuálních traťových poměrech v místech jízdy jejich vlaku.

Strojvedoucí tak brzy dostanou dlouho očekávaný nástroj, který spojí informace z tabelárních jízdních



Náhled aplikace na tabletu Foto: Archiv ČD Cargo

ních řádů a digitalizovaných tabulek traťových poměrů, které vydává Správa železnic.

„Dnes si strojvedoucí musí sám vyhledávat aktuální informace o traťových poměrech konkrétní tratě, na níž realizuje výkon v dané směně. Vyhledává z velkého množství tabulek jednotlivých tratí, které má k dispozici v papírové podobě nebo formátu PDF. V tabulkách traťových poměrů navíc nyní dochází k častým změnám, a to díky velkému množství investic do rozvoje infrastruktury. Strojvedoucí je samozřejmě povinen tyto změny sledovat,“ říká předseda představenstva společnosti ČD Cargo Tomáš Tóth a dodává, že „v rámci projektu DISAF (DIgital SAfety First) bylo ČD Cargo vybráno pro pilotní ověření aplikace.“

V úvodní fázi se do přípravy systému zapojilo 50 strojvedoucích ČD Cargo. Testují prototypovou aplikaci, vznášejí připomínky na další úpravy a spolu s vývojáři předávají informace Správě železnic, která po převedení všech tratí do formátu XML nyní aktivně odstraňuje datové chyby vzniklé v rámci vytváření prvotních verzí dokumentů. V další fázi, od dubna do října letošního



Před odjezdem prezentačního vlaku z Kolína do Prahy

Foto: Martin Boháč

roku, bude po proškolení zapojeno všech přibližně 1 700 strojvedoucích nákladní dopravy a zahájen rutinní provoz. V rámci prezentační jízdy byla aplikace představena zá-

stupcům Správy železnic, Českých drah a dopravce Metrans Rail. Všichni zúčastnění se shodli na tom, že její nasazení bude znamenat výrazné zvýšení bezpečnosti na české železnici.

Podrobné informace o projektu DISAF se můžete dozvědět z prezentačního videa <https://www.youtube.com/watch?v=QyBLbLzVzHc>.

Michal Roh

Vlečka elektrárny Chvaletice

Elektrárna Chvaletice ležící v Pardubickém kraji patří, ať se to rádo ekologickým aktivistům líbí nebo ne, k významným energetickým zdrojům České republiky. Jejím vlastníkem je společnost Sev.en Energy.

Elektrárna má za sebou rozsáhlou ekologizaci a před sebou dokončení modernizace, která prodlouží její životnost. Čtyři bloky vyrábějí elek-

důvodů a z důvodu nestálosti vodní cesty. V elektrárně Chvaletice byl vybudován rotační výklopník – železniční vůz najel do výklopníku, hydraulika jej přidržela na koleji a pak se celá kolej otočila vzhůru nohama, přesněji o 170 stupňů a uhlí se gravitací vysypalo. Převážku zajišťovaly ČD, resp. ČD Cargo až do září 2013, kdy ji převzal konkurenční dopravce AWT. Na základě nového výběrového řízení ji od

níku. Nová technologie Innofreight začala být využívána až na jaře roku 2018. „Od té doby jsou na přepravu nasaženy ucelené soupravy vozů řady Sggrs s tzv. MonTainery naloženými uhlím. Na to, jak v současné době probíhá vykládka, jsme se zeptali Jiřího Němce, výpravčího vlečky Elektrárna Chvaletice: „Záloha přistaví z Řečan na vlečku celý vlak, který tady musíme rozplít. Polovina soupravy je pak přistavena na vykládací místo, posun s vozy zajišťuje speciální robot. Kontejner je nabrán „vidlemi“, automaticky otočen, resp. vysypán do vykládacího místa a vrácen zpět na železniční vůz. Robot pak soupravu posune a celý proces se opakuje.“

Pracovníků na pozici výpravčího není u ČD Cargo mnoho. Kromě elektrárny Chvaletice se s nimi můžeme setkat ještě na vlečce Biocelu Paskov, Cementu Hranice a Liberty Steel Ostrava. Pan Němec pracuje jako výpravčí od 1. září 2018. Co všechno tato profese obnáší? „Práce je to opravdu různorodá. Primárním úkolem, jako každého výpravčího, je zajištění jízdy vlaků, v tomto případě ze stanice Řečany nad Labem na elektrárenskou vlečku. Obsluhou zabezpečovacího zařízení sjednávám jízdu vlaků s CDP Praha, samozřejmě jsem ve spojení se strojvedoucím, vedoucím posunu i obsluhou stacionární vykládky. Po stránce organizace práce komunikuji s dispečerem-vedoucím směny našeho provozního pracoviště. Toho musím informovat o jakékoliv mimořádnosti trvající více než 30 minut, která by měla dopad na oběh souprav. Převážku do Chvaletic patří k os-



Přistavba vozů s vápencem na tzv. starou vlečku



Výpravčí Jiří Němec staví vlakovou cestu.

třinu, která pokrývá základní spotřebu (24 hodin) i spotřebu ve špičkách (12 hodin) s dynamickým výkonem od 100 do 820 MW.

Palivo do elektrárny bylo ze severních Čech přepravováno po vodě. V polovině roku 1996 však tehdejší vlastník ČEZ pověřil zajištěním přeprav tehdejší České dráhy, a to zejména z cenových

ledna 2015 získalo zpět ČD Cargo. „Převzali jsme nejen přepravu mezi severočeskými doly a stanicí Řečany nad Labem, ale i provozování drážní dopravy na elektrárenských vlečkách,“ říká Jaroslav Sitter, vedoucí provozního pracoviště Pardubice a dodává: „Tehdy se uhlí vozilo ještě v klasických vysokostěnných vozech a vykládalo na rotačním výklop-

tře sledovaným,“ popisuje podrobně svoji práci výpravčí Němec.

Kromě vykládky uhlí, co vše se na vlečce ještě děje? „Vykládka uhlí zaujímá samozřejmě největší podíl, denně se jedná o 4 – 5 vlaků, ale dokážeme vyložit i více. Soukromý dopravce přiváží do Řečan zásilky s odsiřovacím vápencem a vápnem ze Štramberka. My je však musíme přistavit na tzv. starou vlečku. Vykládací místo má omezenou kapacitu, tak četa bere vždy jen část vozů. Obsluhu navíc komplikuje nutnost ručního přestavování výhybek. Na vlečku přistavujeme i vozy s mazutem, cisterny s kyselinami a louhy, nakládá se zde sádrovec. Posun uhelných vlaků zajišťuje stálá záloha, další přistavby pak provádí objednaná lokomotiva z Pardubic nebo stroje od manipulačních vlaků. Teď přes zimu byl relativní klid, ale nyní už se vše rozjíždí naplno,“

seznamuje nás s rozsahem práce výpravčí Jiří Němec.

„V nejbližších týdnech nás čekají poměrně významné změny,“ říká vedoucí provozního pracoviště pan Sitter: „Ve dnech 10. – 28. května bude změněna konfigurace střední části kolejiště a zároveň proběhne likvidace starého rotačního výklopníku. V tomto období se nebude uhlí vykládat a pravděpodobně nebude prováděna ani obsluha vlečky. Po této úpravě bude možné vozy k vykládce přistavovat ze čtyř namísto dnešních dvou kolejí,“ uzavírá pan Sitter.

Z výše uvedených řádků je zřejmé, že na vlečce chvaletické elektrárny je rušno. Výpravčí zde slouží nepřetržitě ve dvanáctihodinových směnách. Samozřejmě pokud není zrovna odstávka nebo jiné omezení provozu.

Text a foto: Michal Roh

Srážka vlaků v železniční stanici Světec

V neděli 4. dubna 2021 došlo v železniční stanici Světec k mimořádné události, při které se čelně srazil vlak NEx 54334 dopravce ORLEN Unipetrol Doprava s vlakem Pn 66403 dopravce ČD Cargo. Ten v čele s lokomotivou 123.023 mířil z úpravny uhlí Ledvice do elektrárny v Opatovicích nad Labem.

Pravděpodobnou příčinou nehody bylo projetí vjezdového návěstidla L v poloze zakazující jízdu vlakem dopravce ORLEN Unipetrol Doprava. Nehodu šetří Drážní inspekce, která také stanoví její definitivní příčinu. Strojvedoucí soukromého dopravce bohužel srážku nepřežil, strojvedoucí ČD Cargo sice stihl opustit stanoviště, ale i tak byl vážně zraněn. Materiální škoda se určitě vyšplhá k 50 mil. Kč.

Je zřejmé, že mimořádná událost tak velkého rozsahu výrazně ovlivnila provoz nejen na severu. Motorový „kotr“, který dopravoval vlak s cisternami loženými stlačeným plynem, začal hořet a reálně hrozil jejich výbuch. Devíti hasičským jednotkám se naštěstí podařilo dostat požár pod kontrolu, po cca 40 minutách jej uhasit a poté cisterny ochladit. V pondělí probíhalo odčerpávání propan-butanu z vykolejených cisteren, přičemž část plynu byla spalena přímo na místě v polních hořácích. V úterý a středu probíhaly práce na odtržení lokomotiv od sebe. Následně byly zahájeny sanační a opravné práce. „Staročeska“ 123.023 musela být

rozřezána přímo na místě, také jeden z vozů Sggrs musel být násilně roztržen a na dvou vozech řady Res přepraven do SOKV Ústí nad Labem. Tři nepoškozené kontejnery z tohoto vozu byly přeloženy na náhradní vůz, čtvrtý kontejner byl na místě rozřezán.

Provoz ledvické úpravny byl výrazně omezen, ale těžba uhlí nemusela být zastavena. Tříděné uhlí bylo odváženo nákladními automobily, energetické uhlí spalováno přímo v elektrárně Ledvice.

„Posledním vlakem, který odtud odjel, bylo výše zmíněné uhlí do Opatovic, další vlak s „jednotlivkami“ ve směru Bílina se ze „šachty“ podařilo vypravit až 8. dubna ve večerních hodinách, první ucelený vlak ve směru Ústí nad Labem odjel 9. dubna krátce po půlnoci,“ říká Boris Šarman, vedoucí komoditní skupiny pevná paliva. „Severočeské doly jsou jedním z našich

klíčových zákazníků. Byli jsme s nimi samozřejmě v kontaktu a průběžně jsme je informovali o odstraňování následků nehody. Komunikovali jsme samozřejmě i s odběrateli paliva, včetně společnosti EP Cargo, jejíž souprava byla při nehodě poškozená. Museli jsme také vyřešit, jak uhlí dostaneme do opatovické elektrárny a zajistili jsme i náhradní soupravu sestavenou z výspných vozů řady Falls,“ dodává Ing. Šarman.

Od čtvrtka 8. dubna bylo tedy možné alespoň provizorně zajistit obsluhu ledvické úpravny. „Návoz prázdných souprav jsme zajišťovali z Bíliny dvěma lokomotivami nezávislé trakce – jednou lokomotivou vlakovou a druhou postrkovou, z důvodu nutné úvratí ve stanici Světec (limit soupravy 250 metrů),“ popisuje technologii obsluhy Jan Martášek, vedoucí provozního pracoviště Most a doplňuje: „Ložené soupravy byly



Odstraňování následků nehody

Foto: Michal Roh ml.



Zásah požárníků byl velmi náročný.

Foto: HZS Ústeckého kraje

motorovými lokomotivami odváženy z úpravny po tzv. koleji A zaústěné do hlavní tratě až výhybkou č. 5 na východním zhlaví stanice Světec. V následující stanici Ohňič probíhal přeprah do elektrické trakce, některé vlaky byly, s ohledem na aktuální provozní situaci, odváženy motorovými lokomotivami až do Ústí nad Labem. Musím říct, že na přetazích se nám velice osvědčily nové lokomotivy řady 742.7, které jsou v Ústí sice krátce, ale již odvedly pořádný kus práce.“ Dodejme, že přetahy vlaků probíhaly v denních i nočních směnách. Provozní situaci rovněž komplikovala souběžná výluka probíhající v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina na trati z Ústí nad Labem přes Teplice a Most do Chomutova, kde je velice

silná osobní doprava. Poměrně dlouhá část tohoto úseku je provozována jednokolejně, což výrazně snižuje propustnost tratě. 7. dubna došlo navíc k poruše autobloku v úseku Krupka-Bohosudov – Teplice v Čechách, což situaci ještě zhoršilo. Nástupy strojvedoucích musely být posunuty do nočních hodin, neboť přes den po trati téměř nic neprošlo.

I přes řadu problémů se podařilo zrealizovat alespoň část přeprav pro Severočeské doly a zajistit tak zásobování elektrárn a tepláren palivem. Dodejme, že pro průjezd nákladních vlaků se trať podařilo v omezeném rozsahu v motorové trakci zprovoznit v pondělí 19. dubna.

Michal Roh

Jednotky organizační struktury ČD

Středisko oprav kolejových vozidel Ostrava

Střediska oprav kolejových vozidel (SOKV) plní funkci výkonné jednotky pro údržbu a opravy železničních kolejových vozidel (ŽKV) a primárně přímo řídí a fyzicky zajišťují údržbu, opravy a revize ŽKV. Mimo to plní funkci správců nemovitostí ČD Cargo, zajišťují provozování dráhy a drážní dopravy na vlečkách, zabývají se agendou týkající se ochrany životního prostředí a požární bezpečnosti. V dnešním díle našeho seriálu zavítáme do jednoho ze tří „esókávéček“ ČD Cargo, do Ostravy.

Zajímavosti z SOKV Ostrava

- 319 provozních lokomotiv
- 17 455 m kolejí v SOKV Ostrava s 81 výhybkami
- 18 569 vozů opravených za rok 2020 (běžné opravy)
- 37 138 m² zastavěné plochy (budovy)

Středisko oprav kolejových vozidel bylo zřízeno k 1. prosinci 2007. Lokomotivy se v rámci SOKV opravují v Ostravě a v Břeclavi, nákladní vozy Brně, Břeclavi, Přerově, Třinci a v Ostravě-Mariánských Horách. Jako jediné SOKV v rámci ČD Cargo zajišťuje opravy elektrických lokomotiv stejnosměrné i střídavé trakce a samozřejmě i vicesystémových lokomotiv. V jeho stavu jsou „poslední mohykáni“ řad 181, 182, 749 nebo 771. Součástí ostravského SOKV je specializovaná dílna na údržbu vlakových zabezpečovačů a také linka na opravy nárazníků v Břeclavi s kapacitou až 3 tisíce nárazníků/rok. Obě dílny v případě volných kapacit nabízejí své služby i dalším zákazníkům.



Součástí SOKV Ostrava je i dílna elektroniků.



Z důvodu zamezení šíření viru Covid-19 je v SOKV Ostrava prováděna ozonizace stanovišť na lokomotivách. Samotné ozonování trvá přibližně 10 minut, poté je nutné stanoviště řádně vyvětrat. Provádí se i ruční dezinfekce stanovišť.

ROZHOVOR S ŘEDITELM STŘEDISKA OPRAV KOLEJOVÝCH VOZIDEL

Ředitelem Střediska oprav kolejových vozidel je Ing. Pavel Lekki. Do funkce byl jmenován 1. ledna 2021, ale v oblasti opravárenství se rozhodně nejedná o nováčka.



Ing. Pavel Lekki

► Stanovil jste si jako ředitel SOKV nějaké cíle?

Ve funkci ředitele SOKV chci zúročit znalost našich jednotlivých pracovišť, využít zkušenosti a vědomosti, které jsem získal během dlouholeté praxe. Vždyť na železnici pracuji již více než 33 let a během této doby jsem prošel řadou pozic, na kterých jsem se mohl mimo jiné podílet na vytváření technologických postupů a řešení jejich efektivity. Za jednu z priorit považuji stabilizaci počtu zaměstnanců SOKV tak, abychom mohli spolehlivě plnit všechny požadavky na opravy v plném rozsahu a kvalitě. Chtěl bych také pokračovat v trendu zlepšování pracovních podmínek pro zaměstnance. V oblasti oprav nákladních vozů bych chtěl v budoucnu jejich revizní opravy soustředit v rámci SOKV na jedno pracoviště, co se týče hnacích vozidel, tak chci pokračovat v digitalizaci a elektronizaci zabezpečovacích systémů, rozvíjet systém HAKO atd.

► Jak je na tom SOKV Ostrava s investicemi? Co vše se podařilo v posledních letech zrealizovat?

Za největší úspěch považuji modernizaci haly opravny nákladních vozů v Ostravě-Marián-

ských Horách v roce 2017. Udělala se nová střecha, rozvody elektřiny, zmodernizovali jeřáb a v neposlední řadě zlepšili sociální zázemí našich zaměstnanců. Vše ale ještě není hotovo. Potřebujeme zmodernizovat jednotlivé dílny – kovárnu, soustružnu, truhlárnu... O některých dalších investicích už byla v Cargovákovi zmínka. Mám tím na mysli konkrétně rekonstrukci provozní budovy opravny nákladních vozů v Břeclavi nebo rekonstrukci sad patkových zvedáků v SOKV Ostrava. V Brně jsme nákladem cca 1,6 mil. rekonstruovali manipulační plochu u venkovní opravny koleje č. 601.

Také rok 2021 bude z pohledu investic poměrně náročný. Již nyní probíhá rekonstrukce kolejí v opravny kolejových vozidel v Břeclavi, které je velice náročné na koordinaci, neboť vždy je nutné mít sjízdnu kolej pro vystavování drážních vozidel. Velkou akcí v hodnotě asi 25 mil. Kč bude modernizace pracoviště opravny kolejových vozidel v Třinci, kde chceme zastřešit vyvazovací stanoviště opravny koleje a také instalovat klimatizaci v sociální budově OKV. V letošním roce by zde mělo být proinvestováno 10 mil. Kč. Větší investiční prostředky budou v dalších letech směřovat i do terminálu v Břeclavi.

► Zmínil jste terminál v Břeclavi. O jaký projekt se konkrétně jedná?

Zahájení činnosti terminálu v Břeclavi v roce 2018 souvisí s rozvojem přeprav v nástavbách InnoFreight v České republice a s potřebou zajistit jejich základní údržbu a opravy. Další úlohou terminálu je zajistit flexibilní výměnu nástavby na vozech z důvodu změny přepravních potřeb, např. výměna SteelPallets pro přepravu hutních polotovárů za MonTainery na hromadné substráty apod. Terminál, resp. plocha s kolejemi je ve správě SOKV Ostrava a nyní řešíme další rozvoj. Aktuální stav terminálu dosáhl svých technických možností, povrch plochy je nerovný a nevyhovuje pro provoz překládacích mechanismů ani pro skladování nástavby. Část plochy je nesjízdna a je zde i vysoká prašnost ohrožující jak zdraví pracovníků, tak provoz strojů. Chybí také alespoň částečné osvětlení plochy. Proto byla v letošním roce zadána studie možných úprav terminálu. Nejbližší podobné zařízení je od roku 2017 v provozu v St. Michaelu v Rakousku, ale k jeho rozsahu a podobě nám zbývá urazit velký kus cesty.

Text a foto: Michal Roh

Cargo (4. část)

SOKV Ostrava

místa oprav kolejových vozidel



Opravná nákladních vozů v Ostravě-Mariánských Horách patří k největším v České republice.

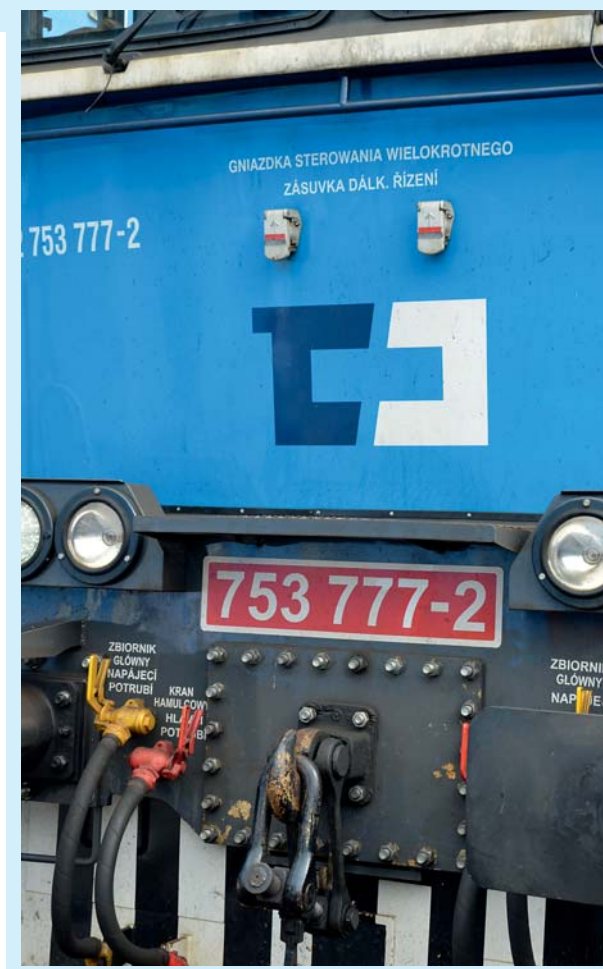
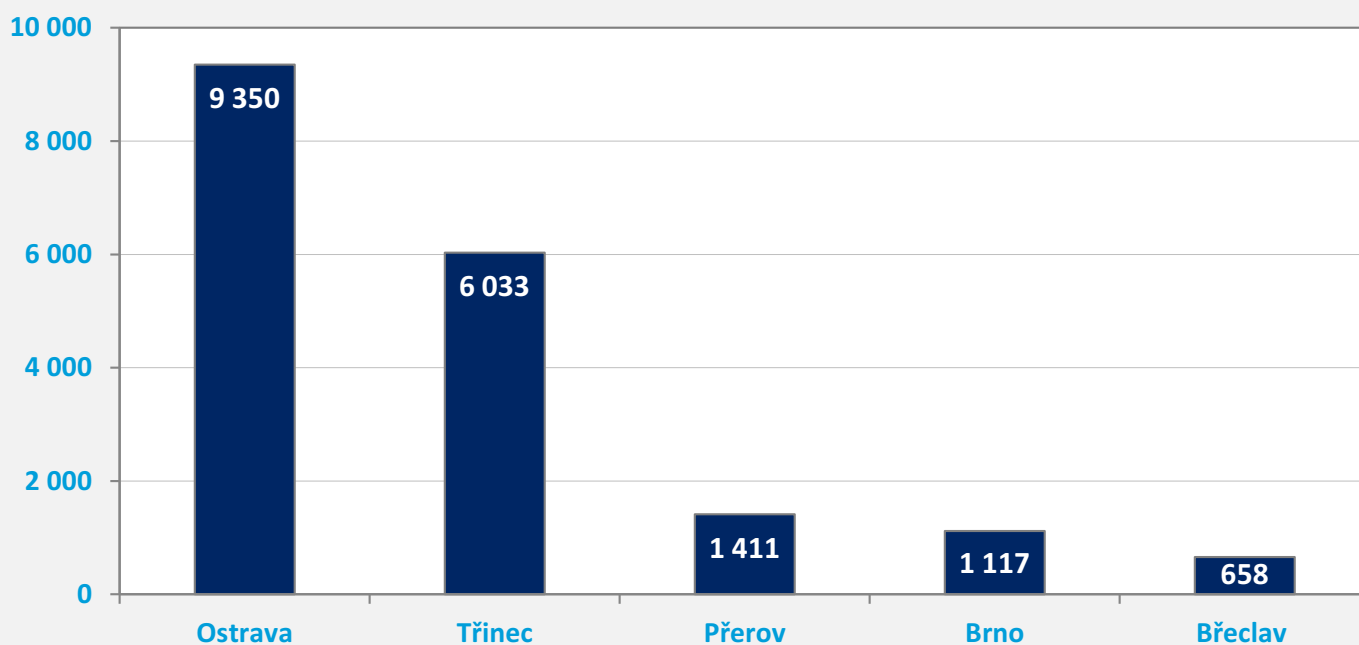


V SOKV Ostrava jsou udržovány všechny polonizované lokomotivy ČD Cargo. Jedná se jak o stroje řad 163 a 130, tak i o sedm polonizovaných „katrů“ řady 753.7.



V rámci projektu „Digitalizace procesů evidence údržby“ mají v tzv. „staré elektrické hale“ opraváři k dispozici terminály k zadávání svojí práce. Vše je jednoduše přístupné přes čip. Systém HAKO by postupně měl být zaváděn na dalších pracovištích, nejen v SOKV Ostrava.

Počet běžných oprav nákladních vozů na pracovištích SOKV Ostrava (2020)



Graf: Leona Pecková

ČD Cargo se zúčastnilo policejního cvičení

Policisté cizinecké policie Krajského ředitelství policie Plzeňského kraje, pracovníci ČD Cargo a pracovníci Správy železnic se při společné akci v železniční stanici Vejprnice zaměřili zejména na nelegální migraci. Objektom jejich kontroly se stal mezinárodní kontejnerový vlak.

V úterý 16. března krátce po jedné hodině v noci zastavil v železniční stanici Vejprnice kontejnerový vlak dopravce ČD Cargo. Vzápětí byla zahájena pobytová kontrola, při které se policisté odboru cizinecké policie Krajského ředitelství policie Plzeňského kraje ve spolupráci s pracovníky ČD Cargo, pracovníky Správy železnic, s. o. a příslušníky Hasičského záchranného sboru Správy železnic, s. o., zaměřili na pátrání po osobách hledaných nebo protiprávně se zdržujících se na území České republiky, na pátrání po zbraních, střelivu, výbušninách, omamných prostředcích nebo odcizených věcech. Cílem součinnosti kontrolní akce bylo zejména efektivní odhalování nelegální migrace a přeshraniční trestné činnosti. Kromě

šesti policistů cizinecké policie se akce zúčastnili také tři policejní psovodi se služebními psy. Policisté společně s dalšími spolupracujícími složkami zkontrolovali všechny kontejnery nákladní soupravy, kdy se zaměřili zejména na to, zda není porušen jejich povrch, či zda se ve vytipovaných místech soupravy nikdo nenachází. Vizuální prohlídku jednotlivých kontejnerů provedli také policejní psovodi se služebními psy. K dispozici bylo také slu-

žební vozidlo policie s termovizí, které po celou dobu monitorovalo okolí. Po provedené kontrole, při které nebylo zjištěno žádné narušení, a v soupravě nebyl nalezen žádný nelegální pasažér, byla akce ukončena. Souprava mohla pokračovat dál v jízdě do cílové stanice Nýřany. Policisté plánují v součinnosti s dalšími subjekty pokračovat i nadále.

Text a foto: Michal Roh



Psovod při kontrole vlakové soupravy



Ucelený kontejnerový vlak zastavil ve stanici Vejprnice.



Kontrola terénu termovizí

Zaměstnanecké oddělení odpovídá

Dotaz:

Nebyl jsem spokojený se zdravotní pojišťovnou, a tak jsem ji změnil. Musím to zaměstnavateli oznámit?

Odpověď:

Dle zákona na to rozhodně máte jako pojištěnec právo, a to jednou za kalendářní rok. Musíte si ale dát pozor a dodržet všechny potřebné termíny, jinak



si budete muset na změnu pojišťovny počkat až půl roku.

Co byste tedy měli znát, aby změna zdravotní pojišťovny v roce 2021 proběhla bez zbytečných problémů? Změnit zdravotní pojišťovnu vůbec není náročné a složité, stačí u nové pojišťovny odevzdat vyplněnou přihlášku. Z původní pojišťovny se odhlašovat nemusíte.

Musíte si však ohlídat všechny zákonné termíny a žádost o změnu pojišťovny vyřídí nejpozději tři měsíce

před 1. dnem kalendářního pololetí, od kdy změnu požadujete.

Pokud chcete změnu pojišťovny od:

- **1. července**, musíte přihlášku odeslat do nové pojišťovny do 31. března,

- **1. ledna**, musíte přihlášku odeslat do nové pojišťovny do 30. září.

Při změně zdravotní pojišťovny je vaší zákonnou povinností **ohlásit změnu zdravotní pojišťovny do osmi dnů** od data změny nejen svému ošetřujícímu lékaři, ale i u svého zaměst-



navatele, tzn. na příslušném personálním pracovišti O10/1, kde změnu doložíte novou průkazkou pojištěnce.

Zákonnou povinnost má i zaměstnavatel, který je také povinen nejpozději do 8 dnů od vzniku této skutečnosti provést u příslušné zdravotní pojišťovny oznámení o změně zdra-

vatní pojišťovny zaměstnancem, pokud mu tuto skutečnost sdělil.

Pokud byste nám změnu nenahlásili, tak by mohla vzniknout situace, kdy by zaměstnavatel platil povinné pojištění vaší původní zdravotní pojišťovny a vámi nově zvolená zdravotní pojišťovna by po něm vymáhala dlužné pojistné. Protože jste nesplnil svou zákonnou povinnost, dlužné pojistné by poté zaměstnavatel vymáhal po vás včetně penále.

Děkujeme zaměstnancům za včasné oznámení změny zdravotní pojišťovny. Předcházíme tak případným nepříjemným situacím.

Věra Drncová

Samočinné spřáhlo 1. díl – Japonsko: Význam přechodu na samočinné spřáhlo

V poslední době se v drážním prostředí velmi diskutuje o problematice digitálního automatického spřáhla. Výrobci železničních vozidel v Evropě tento problém již uchopili a někteří dopravci (DB Cargo, SBB Cargo) jej začínají testovat. Kromě toho se železničnímu sektoru podařilo tuto myšlenku představit Evropské komisi, která jí ve svých záměrech též aktivně podporuje.

Pro dosažení maximálního využití technologie samočinného spřáhla je samozřejmě třeba, aby toto řešení převzalo co nejvíce zemí a subjektů v určité (pokud možno co největší) geografické oblasti s tímž rozchodem kolejí, z čehož vyplývají zásadní nároky na koordinaci.

Problém je samozřejmě řešitelný i na území s mnoha menšími státy jako je Evropa, přestože v takto rozmanitém prostředí relevantní zkušenosti s realizací nejsou. Jediným příkladem dosud zřejmě největšího „kulového blesku“ v historii železnice je Japonsko, které

tento projekt v roce 1925 na „omezeném území jednoho státu“ dokázalo uskutečnit, a to zcela dokonale, jak si povíme dále.

Inovace na Japonských státních dráhách a jejich efekty

Na počátku dvacátého století nebyly železnice ani v Japonsku schopny dodržovat jízdní řád. Pověstné včasnosti se jim podařilo dosáhnout až ve třicátých letech. Jak to dokázaly? Odpověď má více částí, ale spočívá především v železničních inovacích, které probíhaly v období od přijetí zákona o zestátnění železnic roku 1906 až do konce dvacátých let. Ve třicátých letech došlo k výraznému omezení zpoždění vlaků mj. i tím, že se oddělovaly tratě používané nákladními vlaky a osobní dopravou. Tato dekáda je v Japonsku označována také jako „období rychlosti“, kdy právě rychlost se stala hlavním standardem osobní přepravy v zemi. Hnacím „motorem“ integrace železniční dopravy byly požadavky rozvíjejícího se japonského průmyslu,



ale jako naléhavý problém viděla zestátnění železnic také armáda coby následek svých zkušeností z Rusko-japonské války (1904–1905). Přestože do té doby nebyly s propustností železnic zaznamenány větší problémy, vzrůstala obava o její dostatečnou kapacitu v budoucnosti.

Proces zestátnění byl dokončen v roce 1910. (K nucenému rozdělení a znovu zprivatizování došlo roku 1987.) V následujících letech dramaticky rostly přepravované objemy jako důsledek do té doby nevídaného rozvoje japonské ekonomiky. Přepravní

kapacita Japonských státních drah brzy dosáhla svých limitů, a i přes určitá posílení v roce 1913 byla v období 1. světové války téměř paralyzována z důvodu bezprecedentního zvýšení přepravní poptávky vyvolané válkou.

Počátkem roku 1918 dosáhly kapacitní možnosti japonské železnice svého maxima. Kromě využívání rezerv v oblasti výcviku zaměstnanců a snahy o přísné dodržování jízdního řádu bylo ve dvacátých letech přistoupeno k rozsáhlým kapitálovým investicím. Inovace měly několik podob: domácí výroba výkonných lokomotiv (včetně elektrických), zlepšení směrůvých a sklonových poměrů na hlavních tratích (stavba tunelů), **vybavení všech vozidel samočinnými spřáhly**, zavedení průběžné samočinné tlakové brzdy, rozvoj elektrifikace tratí a některé další. Uvažovalo se rovněž o přechodu na standardní rozchod (Japonsko používá na většině tratí tzv. „koloniální“ nebo také „kapský“ rozchod 1 067 mm), ale v roce 1919 to bylo zcela zavrhnuto a dnes se používá

rozchod 1 435 mm pouze na vysokorychlostních tratích.

Přestrojení vozidel samočinnými spřáhly znamenalo krok, jaký nebyl realizován ani ve Velké Británii, průkopnické zemi v oblasti železnice. Státy na evropském kontinentu měly relativně malá území hraničící s mnoha dalšími a v každé zemi byla na železnici jiná situace. Navíc zde již existovaly přímé mezinárodní vlaky a za těchto okolností nebylo možné, aby samočinná spřáhla zavedla pouze jediná země. Nicméně fakt, že i Velká Británie stále používala klasické tažné a narážecí ústrojí i přes to, že coby ostrovní stát se nemusela zabývat vlaky překračujícími státní hranice, dokazuje, jak obtížný byl i v tehdejší době úkol přestrojit všechna vozidla současně.

Na začátku dvacátého století se v Japonsku používalo šroubovkové spřáhlo u všech železničních správ vyjma ostrova Hokkaidó, kde bylo již od roku 1909 v provozu spřáhlo samočinné.

Pokračování na str. 7

Čína představila nejrychlejší nákladní vlak světa

Čína se postarala o nový rekord pro nejrychlejší nákladní vlak na světě. Společnost CRRC Tangshan, která je „dcerou“ China Railway Rolling Stock Corporation – největšího výrobce kolejových vozidel v Číně podle objemu výroby, představila prototyp nákladního vlaku, který dosáhne rychlosti až 350 km/h.

Ten opustil výrobní linku v Tchangšan v severočínské provincii Che-pej 23. prosince 2020. Doposud nejrychlejší nákladní vlak dosahuje rychlosti 180 km/h a je provozován italským dopravcem Mercitalia, který se pustil do nákladní dopravy prostřednictvím rychlovlaků jako první.

Model vychází z běžné vysokorychlostní jednotky pro osobní přepravu, ale na rozdíl od ní je 85 % podlahové

plochy určeno pro náklad. Skládá se z osmi vozů s 2,9 m širokými nákladovými dveřmi, které zajišťují rychlé nakládání a vykládání zboží. Vlak by měl zvládnout přepravit až 120 tun nákladu. Součástí má být automatizovaný rezervační systém, který umožní jednoduše rozmístění nákladu v jednotce, stejně tak jako jeho rychlejší vyložení.

Vlak se vyznačuje také lepší adaptabilitou na změny prostředí. Podle prohlášení společnosti CRRC může být provozován při teplotách mezi -25 °C až +40 °C. Na rozdíl od letecké a silniční dopravy je tento vysokorychlostní nákladní vlak méně ovlivněn povětrnostními faktory jako silný déšť a vítr. Výsledky testování v aerodynamickém tunelu prokázaly, že netradičně řešená přední část vlaku ve srovnání se stávajícími modely výrazně snižuje jízdní od-



por. Využívá totiž design kostry čínské jesetera, což zvyšuje poměr štíhlosti v čelním segmentu.

Společnost CRRC se hodlá s tímto vysokorychlostním nákladním vlakem zaměřit zejména na rychle rostoucí trh e-shopů v Číně. Vzdálenost 1 500 kilometrů urazí vlak během 5 hodin. S ohle-

dem na velkou rozlohu Číny to znamená významnou podporu domácích dodavatelských řetězců zboží. Do konce roku 2035 má být celostátní železniční síť rozšířena na celkem 200 000 kilometrů, včetně přibližně 70 000 kilometrů vysokorychlostních tratí.

Zuzana Kovačová

Ze zahraničí

SLOVENSKO

Státní pomoc v koronakrizi

V rámci státní pomoci na podporu udržení zaměstnanosti získal dopravce ZSSK Cargo od Ministerstva práce od března loňského roku více než 2,6 mil. EUR. Celkově bylo firmám vyplaceno 943 mil. EUR. Největší nákladní železniční dopravce na Slovensku, který je však ve velké míře napojený na hutní průmysl, přitom meziročně snížil počet zaměstnanců o více než 700. Dalších více než 250 jich odejde do konce června v rámci hromadného propouštění, které bylo spuštěné v listopadu. Z kompenzací dostaly na Slovensku nejvíce automobilky.

Pád přeprav v roce 2020

Doprovce ZSSK Cargo přepravil v roce 2020 více než 26,2 mil. tun zboží, což je oproti plánu méně o 0,9 mil. tun. Meziroční pokles představuje 3,7 mil. tun (-12,5 %). V porovnání s rokem 2019 evidovala společnost nárůst jen v komoditě automotive (+15 tis. tun), a to zejména díky exportu čtyřech slovenských automobilek. Nejvýznamnější pokles vykázaly komodity uhlí (-1,4 mil. tun), železná ruda (-0,7 mil. tun) a kovy (-0,6 mil. tun), jako důsledek vývoje hutnictví v důsledku pandemie Covid-19. Řada firem přerušila výrobu, což se projevilo nejdříve v automobilkách a v dřevozpracujícím průmyslu. Výpadky přeprav z titulu přerušování výroby se pohybovaly okolo 235 tis. tun zboží měsíčně. Pokračoval trend růstu dovozu zámořské železné rudy přes jaderské a baltické přístavy, na úkor přeprav po širokozporozhodné trati. Logistiku těchto přeprav zabezpečovalo ZSSK Cargo v celé trase, což kladlo vysoké nároky na zabezpečení nákladních vozů, lokomotiv i personálu.

POLSKO a LITVA

Nový dopravce

Společnosti PKP Cargo a LTG Cargo Polsko podaly u polského úřadu pro hospodářskou soutěž a ochranu spotřebitele žádost o založení společného podniku. Dva národní dopravci z Polska a Litvy chtějí vytvořit společného logistického operátora. Žádost zatím není vyřízena. Pokud bude schválena, bude nový společný podnik fungovat jako intermodální dopravce mezi Litvou, Polskem, Itálií a Německem. Hlavním cílem LTG Cargo pro rok 2021 je mezinárodní expanze. V plánu je zahájení přepravy návesů pro zákazníky v Litvě i v dalších částech Evropy. V loňském roce založily Litevské železnice nové dceřiné společnosti v Polsku a na Ukrajině.

Michal Roh
Zuzana Kovačová

Veřejná sbírka na zprovoznění parní lokomotivy 328.011

Parní lokomotivy vyráběné pro průmysl stály dříve ve stínu svých slavnějších kolegů z veřejných drah. „Jejich tratě“ se nacházely za zdmi továren, hutí a dolů – v nevábných prostorech, do kterých oči běžného člověka nepronikly.

Pro své určení měly jasně dané vlastnosti: jednoduchost, výkon a snadnou údržbu v náročném provozu. Některé z nich se díky tomu dočkaly v provozním stavu až počátku osmdesátých let minulého století. A tehdy se začal psát nový příběh lokomotivy typu CP600 vyrobené v roce 1956 v továrně ČKD pod číslem 3704. Neskončila ve šrotu jako mnohé další, ale byla prodána do ze-

mědělského družstva v Orlických horách, které shánělo vytápěcí kotel pro své budovy. Tam na kusu kolejí, jakoby zabloudila z Pohádek o mašinkách, trpělivě přečkala další dlouhé roky. Pak už se o ní vědělo a skupina fandů z depa Letohrad se rozhodla lokomotivu zachránit a vrátit jí na koleje. To se podařilo na sklonku roku 1992.

Následovaly roky oprav, až konečně 2. července 1996 se lokomotiva opět po letech rozjela vlastní silou. Následně rozdávala radost při jízdách nostalgických vlaků až do 2. prosince 2000, kdy odjela svoji poslední jízdu a následně byla odstavena pro uplynutí lhůty provozuschopnosti kotle. Právě nutnost

opravy kotle, její finanční náročnost a průmyslový původ tehdy odsunul tuto lokomotivu do pozadí. Její zachránění se ale nevzdali. Letohradský železniční klub z.s. (LŽK) společně s městem Rokytnice v Orlických horách založili Muzeum lokálky v místní historické výtopně a od roku 2008 zde lokomotivu vytvořili nový stálý domov. Po dlouhých jednáních se podařilo stroj odkoupit do společného vlastnictví LŽK a města Rokytnice. K lokomotivě se již vytváří i vlastní nostalgická souprava z historických vozů.

Tím jsme se dostali do současnosti, kdy zbývá poslední krok – lokomotivu po 20 letech odstavení vrátit život a oheň do topeniště. Srdcem parní lokomotivy je kotel, který

bude vyžadovat finančně náročnou odbornou opravu od specializované firmy. Finanční prostředky se neshánějí lehce, ale chceme vytrvat a proto hledáme všechny cesty. Každý příspěvek nás posune blíže k cíli. 328.011 je jediná lokomotiva ze stokusové série typu CP600, která byla jako muzejní provozuschopná. V dnešních podmínkách se stále více projevují výhodné vlastnosti dané konstrukcí: jednoduchost, výkon a snadná údržba... dejme jí společně ještě šanci! Chceme zopakovat historii, na výlet poveze naše lokomotiva ráda právě vás.

Všem laskavým dárcům předem děkujeme!

Letohradský železniční klub

Číslo transparentního účtu: 2001929152/2010

Opravu financuje a veřejnou sbírku pořádá Letohradský železniční klub z.s., IČ: 69156549

Konání této veřejné sbírky na dobu neurčitou na území celé České republiky osvědčil odbor organizační a právní – veřejné sbírky Pardubického kraje.

19. 02. 2021 pod č. j.: KrÚ 16099/2021.

Zájemci o vystavení darovací smlouvy kontaktujte nás prosím na e-mail lzkclub@centrum.cz

Poskytnutý dar lze uplatnit při výpočtu základu daně z příjmu fyzických i právnických osob (fyzická osoba: 2 – 15% základu daně, min. dar 1 000,- Kč; právnická osoba: do 10 % základu daně, min. dar 2 000,- Kč)



Veřejná sbírka na opravu parní lokomotivy 328.011

Samočinné spřáhlo 1. díl – Japonsko: Význam přechodu na samočinné spřáhlo

Dokončení ze str. 6

Klasické ústrojí v Japonsku používalo navíc kromě třmenu a vřetena šroubovky ještě řetězové spojovací zařízení tvořené třemi články, montované na čele každého vozidla. Řetěz se zavěšoval na hák, jehož šroubovka byla použita. Kromě vysokého rizika úrazu (např. v roce 1922 se z celkového počtu 355 smrtelných úrazů při posunu na ostrově Honšú stalo 167 případů při svěšování a rozvěšování vozidel) byla tato činnost i časově náročná.

Přibližně od roku 1905 odborníci diskutovali o zavedení samočinného spřáhla po zestátnění železnic v zemi. Proti tomu však existoval silný odpor kvůli obrovským nákladům, které by si takový projekt vyžádal. Seriózně se o tomto kroku

v rámci Japonských státních drah začalo uvažovat teprve po roce 1918.

V roce 1918 byl totiž vyslán ředitel sekce kolejových vozidel Shima Yasujiro na studijní cestu do USA. Opatření pro Japonské státní dráhy následně sumarizoval do tří bodů: Za prvé, zavést samočinné spřáhlo a umožnit provoz dlouhých vlaků, jakož i zvýšit bezpečnost posunovačů. Za druhé, zavést průběžné samočinné tlakové brzdy, tj. použít průběžné brzdění i pro nákladní vlaky, a tím zvýšit bezpečnost provozu dlouhých vlaků. Za třetí, podporovat stavbu vleček do výrobních závodů, skladišť apod. a tím omezit krátké přepravy při svozu a rozvozu zboží. Prezident státních drah jeho návrhy přijal a rozhodnutím drážního úřadu byly schváleny. V roce 1923 pak byla na ministerstvu železnic vytvo-

řena výzkumná komise pro implementaci samočinného spřáhla.

Ve čtvrtek 16. července 1925 uskutečnily Japonské státní dráhy během jediného dne souběžný přechod na samočinné spřáhlo v celé zemi. Přechod se týkal 3 205 lokomotiv, 8 544 osobních vozů a 51 552 nákladních vozů. Deník Asahi 18. července napsal: „*Rekordní časy při montáži samočinných spřáhel na jedno vozidlo na tokijském nádraží byly 4 minuty u lokomotivy, 16 minut u osobního vozu a 13 minut u nákladního vagonu.*“

Výsledek akce znamenal, že Japonsko v železniční technice předstihlo svého „učitele“, Velkou Británii, a ohromilo drážní experty celého světa.

Samočinné spřáhlo mělo ve srovnání s klasickým ústrojím několik zásadních výhod. Proces svěšování nevyžadoval lidský zásah a mohl být prováděn automaticky. Pro rozvěšování vozidel stačilo lehce zatahnout za páku z vnější strany

vozidla, takže úkon se zrychlil a bezpečnost zvýšila tak, že zranění a smrtelné úrazy byly téměř eliminovány. Tažná síla, kterou samočinná spřáhla umožnila, byla několikanásobně vyšší než u klasického spřáhla a tažné a narážecí ústrojí se zkrátilo přibližně o 36 cm. To vše umožnilo zvýšit počet vozidel ve vlakové soupravě.

Převratný projekt zavedení samočinného spřáhla, který předstihl železniční technologii v Evropě, byl navržen a realizován skupinou techniků Japonských státních drah. Jednalo se o nejlepší odborníky pocházející z několika před tím soukromých železničních společností. Vysoce progresivním prvkem práce této skupiny bylo, že v přípravných činnostech vzali v úvahu technologický potenciál „časových a pohybových studií“, které se při realizaci tak složitého projektu mimořádně osvědčily.

Petr Jindra
Pokračování příště

Železniční proměny (14.)

Politické symboly na lokomotivách



Totalitní politické režimy si libovaly v používání a zdůrazňování svých symbolů. Proto byly symboly, které představovaly ten či onen režim, umísťovány všude tam, kde na první pohled ukázaly „s kým máme tu čest“. Mezi nositele těchto symbolů patřily samozřejmě také lokomotivy, které jezdily po celé republice. A tak kromě nápisů, které byly na lokomotivách nutné k identifikaci a pro zajištění správného chodu stroje, se na lokomotivě v dobách vzdálených demokracii objevovaly symboly reprezentující tehdejší vládnoucí moc. V naší republice to v určité době nacistické okupace bylo písmeno „V“ a v období po únoru 1948 až do listopadu 1989 pětícípá rudá hvězda.

Veliká písmena „V“ symbolizující vítězství se na lokomotivy malovala v dobách Protektorátu Čechy a Morava. Němčina používá sice pro vítězství výraz Sieg, ale v tomto případě šlo o „marketingový“ tah nacistického ministra propagandy Josepha Goebbelse, který tento symbol „ukradl“ Velké Británii, kde byl poprvé zmíněn v rozhlasovém vysílání BBC v lednu 1941 a znamenal víru ve vítězství spojenců. Joseph Goebbels si obratně tento symbol přisvojil a postavil na něm svoji protikampaň. Tento symbol byl brzy podpořen oficiálními osobnostmi – jako jeden z prvních měl písmeno „V“ na svém autě kat českého národa Karl Hermann Frank.

A tak se během roku 1941 začalo velké bílé písmeno „V“ objevovat na veřejných prostranstvích, budovách, v novinách, ve filmových aktualitách, ale také na lokomotivách jezdících v Protektorátu. „Véčko“ bylo umísťováno zejména na dveře dýmnice v čele lokomotivy, kde bylo dobře viditelné. Ale bývalo také namalováno na boky strojvůdčovské budky nebo tendru. Tento symbol, byť jako součást ne-



Dnes se již pětícípá hvězda objeví na lokomotivách jen při nostalgických akcích při pomyslném návratu do dob (ne)dávno minulých, jako v případě oslav 120. výročí trati Dolní Lipka – Štítý v závěru roku 2019. Nápis „Nezapomeneme“ pod číslem lokomotivy je reakcí na ukončení osobní dopravy na Letohradsku pod hlavičkou Českých drah a předání „žezla“ dopravci Leo Express Tenders. **Foto: Jiří Vorel**



Dnes již zapomenutý politický symbol znamenající toužebné přání vítězství Velkoněmecké říše je právě malován na Mikádo – lokomotivu 387.002. Dlouho však „véčko“ nevydrželo.

Foto: www.strojvedouciplzen.cz

chtěné historie, nemohl samozřejmě uniknout českému filmu – například ve filmu Železný dědek říká hlavní představitel Jaroslav Marvan, že na lokomotivě „zamazal směrem to jejich vítězství V“, za což si vysloužil půlroční vyšetřování ze strany okupační moci. Písmeno „V“ se objevilo i ve filmu Výstřeha z roku 1953 popisujícím cestu od konce války k únorovému převratu, kde je namalováno na čelo kotle akumulární parní mašinky řízené Jiřím Sovákem. Přibývající „véčka“ však způsobovala u českého obyvatelstva značné znechucení. Docházelo tak k jejich mazání nebo doplňování svéráznými bonmoty. Hudební skladatel Jaroslav Ježek dokonce napsal v americké emigraci satirickou skladbu „Vítězná V“. Nechuť širších vrstev obyvatelstva nakonec vedla k tomu, že v závěru roku 1941 celá mašinerie s tímto písmenem postupně slábla. Definitivní tečka přišla 20. ledna 1942, kdy zemský úřad vydal výnos o odstranění těchto symbolů. Přestože nejsem pamětník té doby, velké písmeno „V“ jsem až do konce šedesátých let vídal na cihlovém sloupku zahradní restaurace U Malinů v Ústí nad Orlicí, kde úspěšně odolávalo všem pokusům o jeho zatření jinou barvou.

Neuplynuly ani tři roky od konce 2. světové války a demokracie v naší republice musela opět zůstat „za dveřmi“. Jedním z průvodních znaků nové totality byla rudá pětícípá hvězda, která měla symbolizovat mimo jiné pět prstů na ruku dělníka nebo pět světadílů a červená barva krev prolitou za politické ideály nebo skutečnost, že všichni lidé mají červenou barvu krve bez ohledu na rasu, vyznání nebo společenské postavení. Tímto symbolem se snažil nový režim prezentovat svoje směřování a bylo nutno ho umístit na patřičně viditelných místech. Opět přišla ke slovu „zeměpisná všestrannost“ lokomotiv podpořená od 1. května 1951 novým článkem v Technických pravidlech provozu drah, později i v Pravidlech technického provozu železnic s textem o nutnosti mít na lokomotivě jako symbol vlády pracujících pětícípou rudou hvězdu.

A tak se podobně jako u nacistických „véček“ začaly na našich lokomotivách pomalu objevovat tyto pětihroté růžice. Nejkrkolomněji to působilo na starých

rakousko-uherských parních lokomotivách, kde byly plechové pětícípé hvězdy přimontovány v čele lokomotivy na kovový pásek nad dveřmi dýmnice před komín. Poněkud decentněji působily malé tvarované hvězdy připevněné na čelo lokomotiv doprostřed dveří dýmnice. U některých lokomotivních řad se s pětícípou hvězdou počítalo už při konstrukci lokomotivy a rudá hvězda lemovaná po okrajích žlutou barvou tak tvořila organickou součást dveří dýmnice, jako např. na „rudých ďáblech“ řady 476.0, v jejímž středu byl velký čelní reflektor. Hvězdy se začaly také objevovat na bocích strojvůdčovské budky nad číslem lokomotivy, kde nahradily původní státní znak – zejména po přijetí nové Ústavy Československé socialistické republiky v roce 1960, která stanovila nový tvar státního znaku jako pětiúhelníkový, vycházející z tvaru husitské pavězy, s nezbytnou rudou hvězdičkou ve špičce.

Pětícípé hvězdy zmizely na chvíli po srpnové okupaci v roce 1968, kdy za-



U příležitosti oslav 1. máje byla stanice Nýrsko slavnostně vyzdobena.

Sbírka: Michal Roh

vládlo všeobecné rozčarování z nastalé situace. Místo hvězd se na lokomotivách začaly objevovat nové pětiúhelníkové státní znaky zvýrazňující suverénnost našeho státu pošlapanou okupačními armádami nebo se na dveřích dýmnice malovalo mezikruží z národních barev. Ale jak se opět začaly v sedmdesátých letech utahovat politické šrouby, hvězdy se na lokomotivy postupně vrátily, i když už v menších, ne tak bombastických rozměrech. Na lokomotivách nových trakcí byly hvězdy malovány na čela lokomotiv pod čelní okna nebo na boční stěnu středové kabiny; na některých motorových vozech, zejména u těch, kde čelo tvořily dvoukřídlé dveře pro průchod mezi vozidly, se hvězda objevila na boku, jako např. u populárních „hurvíků“ řady M 131.1. Definitivní odchod povinných rudých hvězd do „propadliště politických dějin“ přinesla až změna režimu po listopadu 1989.

Mezi další průvodní znaky poúnorového režimu, i když bez zakotvení v předpisu, patřily na lokomotivách např. symboly pětiletého hospodářského plánu, bílé mírové holubice nebo všemožné slogany vyskytující se hlavně před významnými akcemi, například



Omšelá pětícípá hvězda byla v osmdesátých letech už považována za nezajímavou součást lokomotivy. Snímek lokomotivy 433.025 byl pořízen v roce 1980 na vleče cukrovaru v Trenčianské Teplé.

Foto: Jiří Vorel

sjezdy KSČ, a rovněž vlaječky naší republiky doplňované nezbytným praporkem Sovětského svazu zejména v období oslav konce 2. světové války nebo Velké říjnové socialistické revoluce. V padesátých letech občas čela kotlů parních lokomotiv posloužila k umístění portrétů vůdců tehdejšího režimu doplněných ozdobným okrajem a příslušným heslem.

Ještě mi dovozte jednu úsměvnou příhodu o tom, že hvězda nebyla jen symbol politický, ale měla vliv i na vzhled

a na obrázcích vídal lokomotivy v dobovém vzhledu s rudými hvězdami. A ten vnuček pořád tu lokomotivu obcházel a divil se, proč je ta mašinka nějaká divná a smutná. Pořád ji litoval, že má mašinka asi nějaké trápení. A pak vítězoslavně prohlásil: „Já už vím, proč ta mašinka je taková smutná: protože nemá hvězdu“. Inu, bezprostřednost dětí nezná mezí...

Od zavedení „véčka“ uplyne letos 80 let a od vzniku politické strany, která dala „vyrůst“ pětícípé hvězdě v nedotknutelný politický symbol, dokonce 100 let. Obojí dnes už patří minulosti. V dnešní době se už s politickými symboly na lokomotivách nesetkáme. Vystřídaly je úplně jiné obrazy, loga a polepy, k nimž vedou úplně jiné pohnutky – poukázání na poskytované produkty dopravce („banánový“ Vectron 383.006-4), představení instituce (lokomotiva 151.006-4 propagující Univerzitu Pardubice), oslavující sport (hokejová Kometa 380.017-4 nebo někdejší fotbalové 380.011-7 a 163.043-3), hlásící se k hrdosti na stoletou existenci naší republiky (Vectron 383.009-8), upozorňující na zvláštní zaměření vlaku (šachový vlak s lokomotivou 362.039-0), podporující personální potřeby (363.506-7) a mnohé jiné. Současné lokomotivy už tedy nejsou nositelkami šedivého a mnohdy vnučovaného politického názoru, ale kromě příslušnosti k podniku reprezentují i rozmanitost a různorodost současného hospodářského a společenského života.

Jiří Vorel

Foto měsíce



Jiří Vorel nám zaslal také snímek, který nazval „Nad ČD Cargo slunce nikdy nezapadá“. Pro jeho atmosféru jsme se rozhodli ho zařadit do rubriky foto měsíce.