

Cargovák



Úvodní sloupek

„Jednotlivky“

Přeprava jednotlivých vozových zásilek je v poslední době tématem, o kterém se diskutuje snad na každé železniční konferenci. Bohužel objem jednotlivek stále klesá, ať už v důsledku nadbytku kapacit silničních dopravců nebo ve spojitosti s celkovým poklesem ekonomiky nejen v České republice. Řada zahraničních dopravců už tuto službu nenabízí, což také komplikuje nabídku našich služeb.

O jednotlivkách i o možnostech převodu zboží ze silnice na železnici a tím i o splnění evropských cílů se hovořilo ve Špindlerově Mlýně, stejně jako v Ostravě. A protože se obou konferencí zúčastnil i ministr dopravy Martin Kupka, hovořilo se i o možné podpoře ze strany státu. Jako jedna z možných variant se ukazuje podpora formou zvýšení slevy za použití železniční dopravní cesty až na 95 %. Ale neradujme se předčasně – poplatek za použití

ŽDC představuje pouze část nákladů na přepravu „jednotlivek“ a není to část velká. Je to ale první důležitý krok, důkaz, že stát má o tyto přepravy zájem.

Je zajímavé, že podobná zpráva přišla současně i ze Švýcarska, tedy ze země, která bývá často dávana, bohužel bez znalosti věci, za vzor jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu. Podle společnosti SBB je systém jednotlivých vozových zásilek momentálně ekonomicky neživotaschopný. To samé konstatoval již v srpnu loňského roku Spolkový dopravní úřad. Proto i ve Švýcarsku uvažují o podpoře tohoto segmentu.

S jednotlivými vozovými zásilkami pak úzce souvisí i možný přesun zboží ze silnice na železnici nebo spíše těsná kooperace mezi těmito dvěma dopravními módy s využitím síťových menších logistických center.

MICHAL ROH

Obsah

Rail Business Days

04 Ve dnech 5. – 7. června 2023 se v Ostravě uskutečnil druhý ročník mezinárodního veletrhu s železniční tematikou Rail Business Days. ČD Cargo na tak významné akci nesmělo chybět. Na stánku uvnitř haly probíhala obchodní jednání, další stánek nabízel informace uchazečům o zaměstnání. Bohatě zastoupení jsme měli rovněž na volné ploše.



Přepravy stavebních materiálů

06 ČD Cargo je již tradičním partnerem stavebních firem při přepravách materiálů na výluky. Dokážeme však zajistit nejen vlastní přepravu materiálu, ale rovněž vykládku kamene a další služby. V letošním roce jsme tyto služby začali realizovat i na sousedním Slovensku. A nutno dodat, že úspěšně.



Nebývá zvykem, aby po lokální trati, jakou bezesporu spojnice Frýdlantu v Čechách a Jindřichovic pod Smrkem je, jezdily takhle dlouhé nákladní vlaky. Fotografie byla pořízena 11. května 2023 u zastávky Řasnice, kdy se do čela vlaku Pn 55257 postavilo dvojčte 753.759 + 758, kterému na postrku pomáhal ještě „kocour“ 742.170. Parametry vlaku byly na lokálku opravdu úctyhodné – délka vlaku 525 metrů, hmotnost 1 429 tun – a pro jeho jízdu musela být přijata zvláštní opatření, jako například prodloužení služby dirigujícího dispečera ve stanici Nové Město pod Smrkem. Z vlečky v Hajništi byl v kontejnerech převážěn vojenský materiál k další přepravě po moři. FOTO: PETR HOLUB

Nižší konkurenceschopnost železnice má řadu důvodů

Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ vzniklo v květnu 2016. Od počátku je jeho výkonným ředitelem Ing. Oldřich Sládek, železničář tělem i duší. U příležitosti konání konference sdružení ve Špindlerově Mlýně jsme mu položili několik otázek.

► Jak byste zhodnotil letošní ročník konference sdružení ŽESNAD.CZ? Zajímavé bylo, že se pyšnila podtitulem „československá“.

Pořád je co zlepšovat, ale přesto si myslím, že konference i letos do značné míry splnila naše očekávání. Jde o to, abychom nejen po společenské, ale především po odborné stránce trochu hnuli s řadou problémů, se kterými se potýká nejen železniční nákladní doprava. Přijelo 268 hostů reprezentujících prakticky celý železniční trh a řadu dalších firem a organizací. Souvisí to s podtitulem „československá“. Měl přijet i slovenský ministr dopravy, ale vzhledem k tomu, že se na Slovensku týden před konferencí změnila vláda, bylo slovenské zastoupení poněkud skromnější. Přesto byl vzhled na Slovensko zajímavý a přes všechny nářky, které u nás mnohdy oprávněně zaznívají, jsme ve srovnání se Slovenskem „o parník“ napřed.

► Co se sdružení ŽESNAD.CZ podařilo v loňském roce? Jaká témata projednáváte v letošním roce?

V odpovědi na první otázku řeknu DAC, na tu druhou odpovím také DAC. To je asi v tuhle chvíli to nejdůležitější. Ne že by se nám povedlo zastavit proces implementace digitálního automatického spřáhla, to ani nechceme, ale doufám, že naši činností jsme v Evropě vyburcovali „spící“ železniční sdružení a poukázali jsme na řadu nesmyslných tezí a východisek souvisejících se zaváděním digitálního automatického spřáhla. Opakuji, že nejsme proti

DAC, ale musí se jednat o technicky odzkoušený a spolehlivý systém, jehož implementace však musí dopravcům dávat ekonomický smysl a nesmí zhoršovat jejich konkurenceschopnost vůči silnici.

► Myslíte si, že se sdružení daří naplňovat cíle, se kterými vznikalo? To znamená stát se respektovaným partnerem Správy železnic a státních orgánů ve vztahu k rozvoji železniční infrastruktury a dalším tématům?

To by měl asi posoudit někdo jiný, ale trůfám si říci, že se o to snažíme. Že je naše práce vidět, bylo zřejmě právě při konferenci ve Špindlerově Mlýně.

► Podíl členů ŽESNAD.CZ na dopravním trhu představuje 91 %, v letošním roce jste přivítali ve svých řadách dva další dopravce. Uvažujete o oslovení ještě dalších dopravců?

Určitě. Je ještě mnoho dopravců mimo naše řady. Třeba takové Sokolovské uhelné by členství u nás jednoznačně slušelo ☺. Nicméně našimi členy jsou nejen dopravci! Možná by stálo za zmínku, že předsednictvo sdružení ŽESNAD.CZ má pět členů, zakládajících a řádných členů je devět, přidružených členů má ŽESNAD.CZ dvanact. Nedílnou součástí sdružení je i sedm pozorovatelů – právnických a fyzických osob.

► Proč je podle vašeho názoru železnice oproti silnici nekonkurenceschopná, i přesto, že je jednoznačně ekologicky udržitelnější? Podíl zboží přepraveného po železnici stále klesá. Proč?

Debat na toto téma proběhla na konferenci celá řada a odpověď není jednoznačná. Podle mého názoru je železniční doprava násobně více zregulována a je bezesporu také finančně náročnější, než přeprava „po asfaltu“. Kromě primárních nákladů například na pořízení no-



Ing. Oldřich Sládek FOTO: ARCHIV OLDŘICHA SLÁDKA

vých vozidel musíme zmínit celou řadu evropských projektů, které, jak zde také zaznělo, mohou být pro železnici příležitostí, ale jen pokud se dotáhnou do konce a budou ekonomicky odůvodnitelné. Je to ale složitě téma. Podle mě bude východiskem ze současné situace, která nevyhovuje nikomu, aktivní spolupráce obou módů dopravy – železnice i silnice. A v budoucnu možná i vody.

► Na závěr mi dovolu, abych se Vás zeptal, jak vidíte železniční nákladní dopravu v horizontu deseti let?

Jak v měřítku 1:1, tak 1:120 ☺ určitě veskrze pozitivně, jinak bych svojí práci nedělal.

Děkuji za rozhovor

MICHAL ROH

Železniční nákladní dopravci se sešli ve Špindlerově Mlýně

Hotel Harmony ve Špindlerově Mlýně hostil již šestý ročník konference ŽESNAD.CZ. Konferenční sál byl zaplněný do posledního místa nejen představiteli dopravců, ale i zástupci Správy železnic, výrobců železniční techniky, opravárenských společností a samozřejmě i politických reprezentantů, včetně ministra dopravy Martina Kupky. Moderováni se ujal Ondřej Kubala.

Hlavní témata prvního diskuzního panelu byla zaměřena na konkurenceschopnost železniční nákladní dopravy oproti dopravě silniční. Probíraly se obecně důvody, proč železniční doprava stále v boji s kamiony prohrává a proč není v tuto chvíli reálný převod přeprav zboží ze silnice na železnici. „Je to o tom, aby se srovnaly podmínky mezi silnicí a železnici,“ zaznělo z úst výkonného ředitele sdružení Oldřicha Sládky. Stranou diskutujících nezůstal ani dopad implementace ETCS, digitálního automatického spřáhla a dalších evropských projektů na železniční dopravce. Část diskuze byla zaměřena rovněž na otázku vlaků v režimu ad hoc, přičemž pozitivně byla vyzdvížena spolupráce dopravců se Správou železnic. Zástupce ministerstva dopravy zhodnotil úspěšnost doposud realizovaných projektů podpory ve vztahu k ETCS, podpoře terminálů apod.

Druhý diskuzní panel zaměřený na infrastrukturu zahájila prezentace Mojmir Nejezchleba ze Správy železnic s popisem připravovaných modernizačních akcí zejména na mezinárodní síti TNT. Hovořilo se také o prosté elektrizaci například mezi Havlíčkovým Brodem a Hlinskem v Čechách. Diskuze se aktivně zúčastnila i Lenka Hlubučková, vrchní ředitelka sekce ekonomické a infrastrukturní Ministerstva dopravy, která vysvětlila možnosti financování.



„Modernizační a údržbové akce jsou potřeba, ale je nutné zajistit objízdňé trasy,“ shrnul situaci opět Oldřich Sládek. Téma výluk poté rezonovalo celým druhým diskuzním blokem. Zástupce společnosti Enteria upozornil rovněž na nutnost řešit také surovinové zdroje – konkrétně těžbu štěrku.

V úvodu třetího bloku shlédli účastníci krátký film popisující s nadsázkou problémy české železniční nákladní dopravy a poté se slova

ujal ministr dopravy Martin Kupka, který uvedl, že by si přál lepší spolupráci mezi železnicí a silnicí. „Je nutné urychlit modernizaci některých tratí a uzlů a také vybudovat síť míst, ve kterých se bude moci zboží do vagonů nakládat. Cílem není budovat příkopy mezi dopravními módy, ale naopak, usilovat o lepší spolupráci,“ řekl ministr Kupka. Zajímavý byl rovněž příspěvek ze Slovenska – situaci na tamním dopravním trhu přiblížil Peter Šulko z ministerstva dopravy Slovenské republiky, kterého doplnil Ján Biznár, prezident sdružení slovenských nákladních dopravců AROS, který doslova řekl, že: „Železniční doprava na Slovensku nemá téměř žádnou podporu.“ Diskutovalo se rovněž o podpoře segmentu jednotlivých vozových zásilek a jejich budoucnosti, o podpoře vleček a řadě dalších témat.

Chcete se o sdružení ŽESNAD.CZ dozvědět více?



TEXT A FOTO: MICHAL ROH

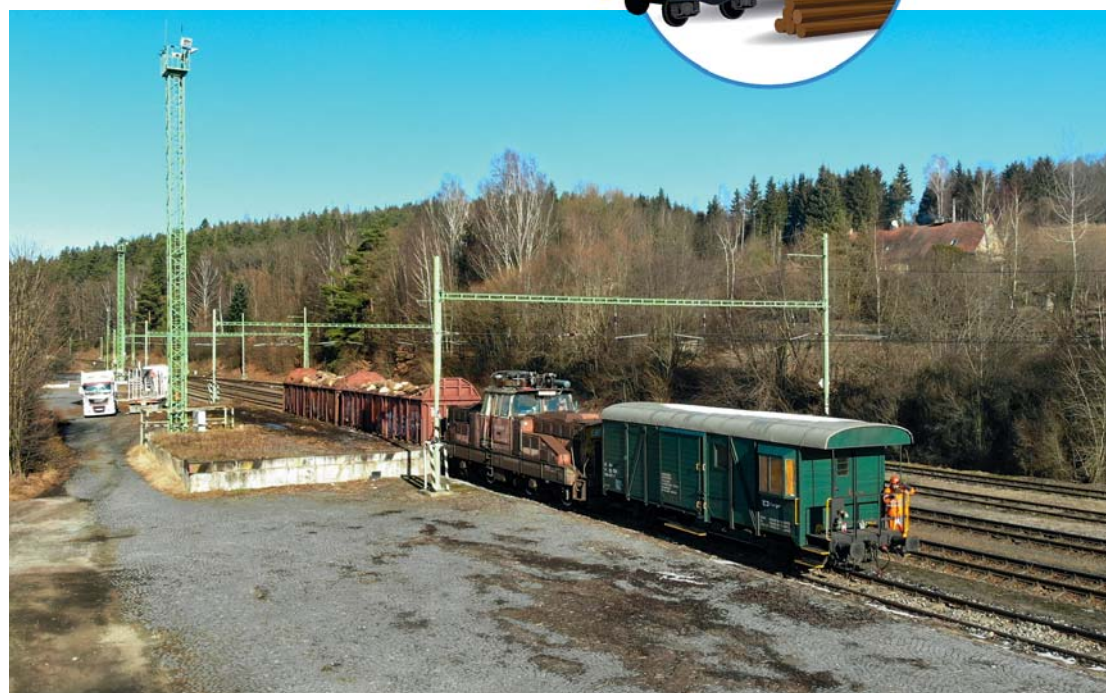
Nákladní doprava na Lipence



Lipenka, neboli trať spojující Rybník s Lipnem nad Vltavou, má nejen zajímavou historii, ale i v současné době se zde můžeme setkat s manipulačními vlaky ČD Cargo. Historii této místní dráhy je věnován článek na stránce č. 8 našeho magazínu a my se nyní zaměříme na současnost.

Zásadní vliv na nákladní dopravu na Lipence mělo ukončení provozu papíren v Loučovicích. Ty byly až do roku 2010 jedním z nejvýznamnějších zákazníků železnice na této trati. Nákladní doprava se poté omezovala

pouze na občasné dovozy uhlí do loučovické teplárny a na odvoz dřeva ze stanice Vyšší Brod klášter. Bohužel teplárna již přešla na spalování biomasy a osiřela tak i poslední z loučovických vleček. Částici "bohužel" berte prosím jako povzdech železničního dopravce, protože biomasa je do teplárny navážena z okolních lesů, tedy nákladními automobily. Poslední zásilky železného šrotu odjely z Loučovic v prosinci roku 2015, a tak do stanice, resp. dopravního úseku Loučovice nákladní vlaky zajišťují jen výjimečně, například se soupravami dočasně nepotřebných nákladních vozů na odstavení.



Obsluha manipulační koleje v dopravně Vyšší Brod klášter byla 14. února 2023 zajišťována „žehličkou“ 210.046 s bateriovým vozem.

Jediným zákazníkem tak zůstaly dřevařské firmy, v poslední době zejména Jihozápadní dřevařská, a. s., se sídlem v Sušici. V dopravně Vyšší Brod klášter ročně naloží okolo 3–5 tisíc tun dřeva. Nejvíce dřeva v novodobé historii zde bylo naloženo v roce 2015 – přes 9 tisíc tun. Zásilky se dřevem jsou z Vyššího Brodu odváženy manipulačními vlaky ČD Cargo podle požadavků zákazníka zpravidla dvakrát týdně, v úterý a ve čtvrtek. S ohledem na to, že manipulační kolej v dopravně Vyšší Brod klášter není elektrifikovaná, zajišťuje její obsluhu většinou „žehlička“ řady 210 s bateriovým vozem. Pouze

výjimečně je obsluha prováděna „žehličkou“ a posunovací diesellovou lokomotivou. Manipulační vlak Mn 88301 pak zátěž sveze do Horního Dvořiště, odtud putuje pravidelným „pěnkem“ do Českých Budějovic a odtud dalšími vlaky do cílových stanic. Velká část dřeva je určena pro papírnu společnosti MONDI ve Štětí (stanice Hněvice) nebo pro závod společnosti Lenzing v Paskově. V konkurenčním boji se nám doposud dařilo porazit silnici i při přepravách do rakouského Pölsu (Papierholz Austria).

TEXT A FOTO: MICHAL ROH



Lokomotiva 210.046 vyfotografovaná 14. února 2023 s manipulačním vlakem do Rybníka nedaleko zastávky Vyšší Brod

Zajímavosti z provozu

Oživení provozu na hraničních tratích

Ve dnech 29. dubna – 6. května 2023 proběhla nepřetržitá výluka pohraniční tratě Cheb – Schirnding, která se stala důvodem k zavedení odklonových vlaků nejen dopravce ČD Cargo. K oživení došlo na přechodech Vojtanov/Bad Brambach a Česká Kubice/Furth im Wald. V druhém uvedeném případě byla vozba odklonových vlaků v režii dopravce ČD Cargo, a to jak po lokomotivní, tak i po personální stránce. Kromě ucelených vlaků komodity

automotive byly přes tuto PPS odkloněny i reálné nákladní vlaky. Víceméně až na pár výjimek, kdy do čela nákladních vlaků ČD Cargo nastoupila klasická řada 742 nebo v jednom případě operativní výpomoc „brejlovce“ 750.338 mezi jinými výkony, většinu vlaků odvozila jedna až dvě dvojice modernizovaných strojů 742.71. Na fotografii, která byla pořízena nedaleko Holýšova, můžeme sledovat dvojici 742.736+737 s odpolední „směskou“ z Plzně do Furth im Wald.

Za zmínku stojí i celkem masivní kácení náletových dřevin v ochranném pásmu dráhy.



Správa železnic v posledních letech sklídila nejen z řad strojvedoucích nemálo kritiky na nečinnost v oblasti udržování ochranného pásma dráhy, která v posledních letech zapříčinila i několik mimořádných událostí, při kterých se hnací drážní vozidlo střetlo například se stromem spadlým napříč přes železniční trať. Nicméně podobně vyčištěných úseků je na železniční síti v České republice stále málo, čímž riziko mimořádných událostí není zcela úplně eliminováno.

Návrat parní lokomotivy do Polska

Cokoliv, kamkoliv, přesně tyto parametry splňovala poměrně netradiční přeprava parní lokomotivy z České republiky zpět do Polska. Uskutečnila se 1. června 2023. Nejprve byla parní lokomotiva Pt 47-65 přistavena z vlečky Lučební do stanice Kolín, odkud souprava složená z parní lokomotivy a doprovodného vozu pokračovala s místní

zálohou 742.424 do Nymburku. Zde došlo k přepřahu na stroj 742.253, který v ad hoc trase Pn 55014 dovezl soupravu do Liberce, kam dorazil v podvečer. Následující den souprava pokračovala v pravidelné trase ČD Cargo Pn 44200 z Liberce do Zawidowa. V této pohraniční přechodové stanici proběhl přepřah na poslední provozní lokomotivu SU46 čísla 029 opatřenou retro nátěrem, která s „párou“ pokračovala do Wolsztyna. Fotografie vlaku Pn 55014 v čele s lokomotivou 742.253 byla pořízena ve stanici Hodkovice nad Mohelkou, kde vlak na krátko zastavil z důvodu křížování s protijedoucím rychlíkem. Pro úplnost dodejme, že výše uvedenou parní lokomotivu dovezlo ČD Cargo do opravy v Kolíně vloni v říjnu přes přechod v Lichkově.

TEXT A FOTO: NT



Veletrh Rail Business Days se vrátil do Ostravy



Ostrava byla dlouhých 20 let hostitelkou železničního veletrhu Czech Raildays. Ten se vždy konal v areálu tzv. Komerčního obvodu Ostrava, nedaleko hlavního nádraží. Bohužel dvacátý ročník v roce 2019 byl zároveň ročníkem posledním. V letech 2020–2021 bohužel konání podobných akcí znemožnila opatření přijatá proti šíření nemoci Covid-19, nicméně v listopadu 2021 proběhla v pražském Kongresovém centru konference Rail Business Days věnovaná kolejové dopravě, její budoucnosti a bezpečnosti. ČD Cargo se akce nezúčastnilo. O rok později, v červnu 2022 však v Brně proběhl první ročník regulérního mezinárodního železničního veletrhu pořádaného agenturou VIA PRO MOTION a nazvaného také Rail Business Days. Ten se stal bezesporu důstojným nástupcem ostravských „rejldejs“ – konal se v reprezentativních prostorách brněnského výstaviště a zúčastnilo se ho sedm desítek vystavovatelů.



Bohužel po skončení loňského veletržního ročníku došlo k likvidaci železniční vlečky vedoucí na brněnské výstaviště. Ale jak se říká, něco zlé je i pro něco dobré. Letošní Rail Business Days se tak přesunuly do Ostravy, nikoliv však na „komerčák“, ale do prostoru Trojhalí Karolina – unikátního komplexu zrekonstruovaných a památkově chráněných průmyslových budov. A atmosféra „industriálu“ veletrhu určitě přidala na atraktivitě.

Rail Business Days 2023 se zúčastnilo rekordních 113 vystavovatelů a navštívilo je přes 8 ti-



Na venkovní ploše bylo ČD Cargo zastoupeno celkem čtyřmi vozidly. FOTO: MICHAL ROH

síc lidí. Takového čísla se podle statistik přiblížila návštěvnost pouze v roce 2016. Na stánku ČD Cargo proběhla řada obchodních jednání i neformálních schůzek a všichni ocenili jak příjemné prostředí k jednání, tak obsluhu našich milých hostesek. Zájem byl samozřejmě i o reklamní předměty naší společnosti. V podobném obležení byl i náborový stánek personálního odboru, kde se střídali žáci z našich smluvních škol s uchazeči o zaměstnání u ČD Cargo. Lákadlem personálního stánku byla v letošním roce virtuální realita.

Na koleji na venkovní ploše vystavovalo ČD Cargo nejmodernější vozidla ze své flotily. Konkrétně se jednalo o Vectrona 392.002 vybaveného modulem DPM (Diesel Power Modul) umožňujícím obsluhu neelektrifikovaných vleček a manipulačních kolejí, „eso“ 363.256 vzniklé přestavbou ze stejnosměrného „peršingu“ řady 163 a vybaveného náborovým polepem a o lokomotivu 742.760, padesátý modernizovaný stroj EffiShunter 1000M pro ČD Cargo. Chybět nesměl ani prezentační vůz řady Hadgs, ve kterém bylo možné shlédnout propagační videa o nabídce ČD Cargo nebo si

notku řady 654/954 pro dopravce RegioJet. Obě vozidla byla vyrobena firmou PESA Bydgoszcz, stejně jako posunovací lokomotiva s poměrně futuristickým designem a s vodíkovým pohonem. Svoji výstavní premiéru si zde odbyly i lokomotiva 362.027 s polepem upozorňujícím na evropský vlakový zabezpečovač ETCS a elektrická jednotka KISS od firmy Stadler Rail určená pro slovenské železnice. Nechyběl ani Vectron Správy železnic a duální Vectron 248.019, o kterém jsme psali v květnovém Cargováku. Součástí veletrhu byly i dvě odborné konference. První veletržní den proběhla konference věnovaná aktuální situaci a tématům železniční dopravy v České republice. V jednom z bloků hovořili o alternativních pohonech na



Křest lokomotivy 393.002 byl v rámci veletrhu významnou událostí. FOTO: MICHAL ROH



Zajímavou technickou novinku představovala posunovací lokomotiva PESA s vodíkovým pohonem.

FOTO: MICHAL ROH

zasoutěžit o zajímavé výhry. Na venkovní ploše se také odehrála asi veletržní událost číslo 1 – první den veletrhu zde ve 13 hodin proběhl slavnostní křest již zmíněného Vectrona. Jeho kmtrem se stal ministr dopravy České republiky Martin Kupka, který lokomotivě popřál mnoho kilometrů bez nehod a celému ČD Cargo řadu úspěšně realizovaných obchodních případů. O strategii obnovy lokomotivního parku krátce pohovořil předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth, Roman Kokšal, generální ředitel společnosti Siemens Mobility ČR, přítomné seznámil s technickými parametry křtěné lokomotivy. Na křtu nemohl chybět ani Norbert Moller. Ten je nejen ředitelem naší rakouské pobočky, ale zároveň i strojvedoucím. Proto mohl zasvěceně pohovořit nejen o konkrétním nasazení obou Vectronů řady 393, ale i o praktických zkušenostech s jejich řízením. Z malé slavnosti, kterou moderoval Ondřej Kubala, bylo možné si odnést pohlednici s pamětním razítkem od Jiřího Vorla.

Na jediné výstavní koleji však bylo možné si prohlédnout i další exponáty. Zmínit musíme zbrusu novou motorovou jednotku RegioFox řady 847 pro České dráhy nebo elektrickou jed-

české železnici zástupci výrobců kolejových vozidel, další blok byl zaměřen na požadavky na moderní, rychlou, bezpečnou a ekologickou železniční dopravu. V tomto bloku vystoupil i Tomáš Tóth, předseda představenstva ČD Cargo. Ve své prezentaci se věnoval mimo jiné důvodům, proč převádět zboží ze silnice na železnici. „Je ekologická a udržitelná, je s ní spojeno pouze 0,4 % emisí skleníkových plynů z dopravy v EU, přičemž na veškerou dopravu v EU přitom připadá 25 % celkových emisí Unie,“ řekl Tomáš Tóth a zároveň doplnil, že: „Železnice je energeticky účinnější než silniční doprava, oproti elektromobilům spotřebuje na stejný výkon 9x méně elektrické energie a v případě dieselové trakce spotřebuje železnice na stejný výkon pouze 1/3 nafty. Zároveň je nejbezpečnějším druhem pozemní dopravy, s nejnižším výskytem smrtelných nehod.“ Úterní veletržní konference byla zaměřena na problematiku vysokorychlostních tratí.

Rádi bychom poděkovali všem, kteří naše expozice v rámci veletrhu Rail Business Days navštívili, stejně jako všem zaměstnancům ČD Cargo, kteří se na bezvadném průběhu veletrhu podíleli.

MICHAL ROH



Velký dík patří strojvedoucím PJ Brno a PJ Ostrava, kteří po celou dobu veletrhu podávali informace o vystavených lokomotivách. FOTO: MICHAL ROH



ČD Cargo ve spolupráci s dceřinou společností CD Cargo Poland zajistilo i návoz dalších exponátů.

FOTO: DANIEL KUCZOB



Veletržní stánek ČD Cargo



O pohodový průběh všech jednání a prohlídek stánku se postaraly naše hostesky.

FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Veletrh Transport Logistic Mnichov 2023

K jara každého lichého kalendářního roku patří v odborné branži nákladní dopravy a logistiky neodmyslitelně veletrh Transport Logistic. Letos se ve dnech 9. až 12. května tato tradiční událost konala, s ohledem na covidová opatření, po dlouhých čtyřech letech. Veletrh nabídl expozice a exponáty ze všech oborů souvisejících s nákladní dopravou a logistikou. A jako vždy se prezentace vystavovatelů soustředila nejen do stánků v krytých halách, ale i na venkovní volnou plochu. Podívejme se ještě na letošní ročník řečí čísel. Branami výstaviště prošlo letos přes 75 tisíc návštěvníků, oproti 64 tisícům v roce 2019. Počet vystavovatelů stagnoval – 2 320 (2023) proti 2 374 (2019). Mírně se však zvětšila využitá plocha na 127 000 m² v letošním roce proti 125 000 m² v roce 2019.

transport logistic

Dá se říci, že na veletrhu nebyla představena žádná přelomová novinka, ale že vystavovatelé se svými produkty a řešeními spíše evolučně navazují na vývoj před pandemií Covid-19. Stále je kladen důraz na udržitelnost, ochranu klimatu, společenskou odpovědnost, a to v možnostech současné komplikované doby. I přesto, že se veletrhu zúčastnila většina tradičních vystavovatelů, někteří zde přeci jen chyběli. Z oboru nákladní železniční dopravy to byly například firmy Feldbinder Spezialfahrzeugwerke nebo On Rail, jiní vystavovatelé se představili ve výrazně skromnější podobě než dříve, například Inno-freight nebo SBB Cargo. Silniční doprava – největší konkurent, ale i partner evropské nákladní železniční dopravy – se zde prezentovala konvenčními vozidly s občasným připomenutím vodíkové alternativy, ale s například minimálním důrazem na autonomní řízení. Co se týče teri-



Košový vůz T4000 téhož výrobce pro zákazníka VTG. Tento vůz umožňuje jak přepravu návěsů, tak i menších silničních vozidel a též je schopen provozu na rozchodech 1 435 a 1 668 mm.

torálního rozložení vystavovatelů, tak dominovali vystavovatelé evropské, ale výrazné zastoupení zde měly i čínské firmy, a to především ty orientující se na intermodální přepravu mezi Čínou a Evropou, námořní i suchozemskou. Železniční doprava byla tradičně zastoupena především nákladními vozy a v mnohem menší míře i lokomotivami. Pro ty ale mnichovský veletrh nikdy nepředstavoval hlavní prezentační scénu. Přesto se zde ale několik významných událostí i v tomto segmentu odehrálo. Například zde dopravce TX Logistik, patřící do skupiny FS a zaměřující se na severojižní transalpský tranzit, podepsal s firmou Siemens kontrakt na čtyřicet nových lokomotiv Vectron AC a MS, včetně jejich patnáctileté údržby. Firma Siemens byla na veletrhu vůbec největším (přesněji řečeno jediným) vystavovatelem z oboru nových lokomotiv a prezentovala se zde třemi exponáty: Lokomotivou 193 968, což je Vectron varianty A35, který bude nejprve využit ke zkouškám a následně bude pronajat Rail Cargo Austria. Dále 193 560, Vectron varianty A54 vysta-

vený společností DB Cargo a 248 019, Vectron Dual Mode využívaný ke zkouškám a prezentacím, mimo jiné v nedávné době používaný pro zkušební jízdy v České republice. Dále zde proběhla prezentace lokomotivy Stadler Eurodual 9000, bohužel ale jen v rámci stánku výrobce bez fyzické přítomnosti tohoto impozantního stroje, který si návštěvníci mohli prohlédnout jen jako model. Jde o šestnápravovou lokomotivu skutečně rekordních parametrů schopné v elektrické trakci jezdit na čtyřech v Evropě používaných systémech, obou střídavých i obou stejnosměrných. Na střídavých systémech dosahuje výkonu až 9 000 kW (odtud také její označení), na stejnosměrných o něco méně. Výkon v dieselovém režimu je 1 900 kW, což je pro zajímavost o celou čtvrtinu více než u „sergeje“ řady T 679.1/781. Na volné ploše pak byla vystavena pouze jedna z obdobných starších lokomotiv Euro Dual provozovaná firmou Retrack. Lokomotivy této koncepce nabízejí dopravcům skutečně univerzální hnací vozidlo velice účinně eliminující slabiny v mnoha ohledech

fragmentované evropské železniční infrastruktury a umožňují jízdu po většině hlavních tratí bez ohledu na parametry jejich napájení.

V oblasti nákladních vozů byl opět patrný trend (postřehnutelný již v minulých ročnících) oddělování ložného prostoru od pojezdu, neboli různé podoby intermodálních konstrukcí, a setrvávání u konvenčních konstrukcí vozů jen speciálních typů vozů, zpravidla nádržkových nebo samovysypných.

Vystaveno bylo několik různých vozů pro přepravu silničních návěsů. Kromě již známých značek a konstrukcí – Nikrasa, roadrailLink, Modalohr a Cargobeamer – se objevila další varianta pro železniční přepravy běžných návěsů neuzpůsobených k vertikální manipulaci. Tatravagónka totiž po celém čtvrtstoletí oživila princip tzv. košových vozů, což potvrzuje, že poptávka po železničních přepravách konvenčních návěsů v Evropě nepochybně existuje. Vagonka Nymwag CS na veletrhu zastupovala český železniční průmysl a vystavovala svou novinku, vůz pro přepravy LPG. Jinou zajímavou novinkou, opět z produkce popradské Tatravagónky, byl tříčlankový „low deck“ pro přepravu silniční techniky, především nákladních a užitkových vozidel. Dá se tedy říci, že expozice na volné ploše prezentovala poměrně velkou míru symbiózy mezi silniční a železniční nákladní dopravou, což je asi nejpodstatnější dojem z letošního ročníku veletrhu Transport Logistic.

Skupina ČD Cargo se na mezinárodním veletrhu Transport Logistic prezentovala historicky dosud největší expozicí! Na ploše 120 m² bylo zastoupeno nejen ČD Cargo, ale rovněž dceřiné společnosti ČD Cargo Logistics, CD Cargo Germany, CD Cargo Poland a CD Cargo Slovakia. Vše s akcentem na evropskou nabídku služeb ČD Cargo charakterizovanou sloganem „Napříč Evropou“. Designovou expozici navrhla a realizovala na základě výběrového řízení přední pražská výstavářská firma EXPOMedia a náš stánek se stal jednou z dominant haly B6.

TEXT A NEOZNAČENÉ FOTO: MARTIN BOHÁČ



Tříčlankový vůz z produkce Tatravagónky pro přepravu nákladních vozidel pro firmu Hödlmayr



Model lokomotivy Stadler Euro 9000

Skupina ČD Cargo je na Slovensku úspěšná

V uplynulých týdnech zajistily společnosti CD Cargo Slovakia a ČD Cargo přepravu materiálu na rekonstrukci části tratě číslo 130, konkrétně úseku Trnovec nad Váhom – Tvrdošovce spravovaného Železnicemi Slovenské republiky (ŽSR).

Lanžhota až po Bystričany, přípravu flotily železničních vozů a dieselových hnacích vozidel, které obtoží v tříměsíční intenzivní zátěži, až po zajištění ubytování, pojištění, vyčlenění potřebného počtu služebních aut, konfiguraci tabletů, mobilních tiskáren a desítky dalších maličkostí, které nelze u takové akce opomenout.



Vlak Pn 49827 dopravce CD Cargo Slovakia zachycený při průjezdu stanicí Šala

FOTO: PETER MELICHER

Sázka na důvěru v další spolupráci zhotovitele stavby Swietelsky Rail a dopravce ČD Cargo budovanou na zkušenostech z realizovaných projektů na železniční síti Správy železnic v minulých letech, odvaha kolegů vydat se na „misi“ k našim východním sousedům a vstřícnost společnosti CD Cargo Slovakia pustit se do tohoto společného podniku, stojí za úspěšnou realizací první etapy přeprav pro stavbu Železnic Slovenské republiky „ŽST Trnovec nad Váhom – ŽST Tvrdošovce rekonštrukcia koľaje č.1 a koľaje č.2“. Pro pořádek uvedme, že dvoukolejná trať Bratislava – Štúrovo je součástí čtvrtého Panevropského dopravního koridoru a rekonstrukcí jedenáctikilometrového úseku dojde ke zvýšení traťové rychlosti na 140 km/hod.

Plánování tohoto obchodního případu bylo zahájeno v Brně a Bratislavě již v lednu letošního roku, i když platforma této spolupráci byla diskutována mnohem dříve. Během příprav jsme měli velké štěstí na kolegy-železničáře, jak se říká na „svých místech“. Vše je jednodušší, když na druhé straně cítíte snahu posouvat věci kupředu. A věci k řešení opravdu nebylo málo. Od organizace kurzu k rozšíření odborné způsobilosti našich vedoucích posunu, tedy k doplnění kontingentu strojvedoucích ČD Cargo, kteří již oprávněním k výkonu práce na ŽSR disponují, přes poznání traťových a místních poměrů od

Společným úsilím se vše podařilo včas organizovat, a tak mohl 24. března 2023 vyjet první ucelený vlak s drážním kamenivem na licenci naší dceřiné společnosti CD Cargo Slovakia s kapacitami ČD Cargo z železniční stanice Levice přes kopec v Beši do železniční stanice Trnovec nad Váhom. Na začátku bylo trochu nervozity, protože před odjezdem vlaku z Levic začalo poprchávat, což mohlo i dvojčeti „ba-



Nakládka štěrku do vozů ČD Cargo ve stanici Malacky



Zatím ne zcela běžné setkání vozidel Železničnej spoločnosti Slovensko a ČD Cargo ve stanici Oslany

FOTO: JAKUB GLOZA

tohů“ řady 742 se soupravou naloženou na plný normativ způsobit nemalé problémy. Navíc jsme měli jet po jednokolejné trati s rychlíkovou dopravou na Zvolen a nikde jsme neměli po ruce náš záložní postrk. Vše ale dobře dopadlo a první souprava byla ve spolupráci se zhotovitelem úspěšně vyspána v krátké noční výluce z první do rekonstruované druhé traťové koleje.

První etapu stavby provázelo mnoho změn, na které bylo nutné operativně reagovat. Výhodou se ukázala znalost nakládacího terminálu v Malackách, odkud jsme v minulém roce přepravovali certifikované drážní kamenivo pro stavbu Lanžhot – Kúty. Společně s dodavatelem jsme tak mohli operativně nabídnout alternativní řešení při výpadcích dodávek v ostatních nakládacích terminálech a vypravit několik ucelených vlaků z Malacek přes Brati-

slavu do Trnovce nad Váhom. Bez komunikační platformy, online vysvětlování změn a souvislostí a vysokého prahu zvládnutí stresu a flexibility strojvedoucích, vedoucích posunu a dispečinku CD Cargo Slovakia, by však reakce na tyto změny neměla tak hladký průběh.

Součástí zakázky bylo i zajištění přepravy 16 000 kusů betonových železničních pražců z východoslovenské Čani do Tvrdošovců a Trnovce nad Váhom. Jednalo se o termínovanou přepravu, kdy bylo nutné plynule vydat v krátkém období celé množství a nezastavit přitom pokládku na stavbě. Příprava technologie, která zohledňovala možnosti dodavatele v Čani, výluky na přepravní cestě, omezenou kapacitu kolejí v železniční stanici Čaňa a daný termín pokládky, ukázala na potřebu 100 vozů Res. Vozy dodalo ČD Cargo ve čtyřech soupravách vypravených z Brna-Maloměřice a Olomouce přes Mosty u Jablunkova do východoslovenské Čani. Vlastní přeprava pak byla plně v režii kolegů z CD Cargo Slovakia. I přes již kapacitní omezení stanic Tvrdošovce a Trnovec nad Váhom, přípojové stanice vlečky Duslo Šala, dopadla přeprava na výbornou.

V první etapě jsme jako kooperující dopravce ČD Cargo – CD Cargo Slovakia v tomto segmentu železničních přeprav obstáli. Je to dobrá výchozí pozice nejen pro druhou etapu stavby, ale také pro rozvoj další spolupráce dopravce a zhotovitele v České republice i na Slovensku. Zajištění velkého množství kapacit a servisu od jednoho dopravce, potenciál železničních přeprav od zhotovitele na dalších zakázkách v Česku i na Slovensku, to je model spolupráce, který v konkurenčním prostředí železniční nákladní dopravy dává smysl.

TOMÁŠ ŠTOS

Dvě oslavy na jihu Čech

Slavnostní akce pořádané u příležitosti výročí zahájení provozu na železničních tratích lákají k návštěvě velké množství železničních fandů, fotografů a samozřejmě i širokou veřejnost. I přesto, že zpravidla největším lákadlem bývá svezení se parním vlakem, pozornosti návštěvníků se těší i moderní železniční technika.

ČD Cargo mělo možnost se v uplynulých týdnech prezentovat na dvou takových akcích na jihu Čech. 20. května nejprve proběhly oslavy 130. výročí zahájení provozu na trati Strakonice – Vimperk, 10. června pak oslavy 125. výročí zahájení provozu na lokálce z Čičenic do Týna nad Vltavou. Na obou akcích jsme vystavovali modernizované lokomotivy řady 742.71 a 708.7. O jejich prohlídce byl velký zájem nejen ze strany dětí, ale i jejich rodičů, tedy především tatínků ☺. K dispozici byly i tematické pohlednice s námětem nákladních vlaků ČD Cargo na těchto tratích.

Jistě je, že podobné akce pomáhají dostat ČD Cargo, jako největšího tuzemského železničního nákladního dopravce, do podvědomí široké veřejnosti. Děkujeme za návštěvu a těšíme se někdy příště.

MICHAL ROH
FOTO: PAVEL VALENTA



Evropská dopravní politika – cíle versus realita

N Na konci března a v průběhu dubna byly zveřejněny dvě zprávy, které spolu s dostupnými statistikami dávají jasnou představu o stavu železniční nákladní dopravy a především o naplňování evropských cílů v této oblasti.

V prvním materiálu se Evropský účetní dvůr (anglická zkratka ECA) věnuje intermodální nákladní dopravě a sedmdesátistránkový dokument shrnuje konstatováním, že „**EU je stále daleko od převodu nákladní dopravy ze silnice**“. Jak je známo, intermodální přepravní systém využívá při přepravě jedné ložené jednotky více druhů dopravy. Výhodou tohoto systému je možnost optimalizace silných stránek jednotlivých způsobů dopravy z hlediska flexibility, rychlosti, nákladů a vlivu na životní prostředí. Za období 2014–2020 činily celkové finanční prostředky EU vyčleněné na projekty podporující intermodalitu přibližně 1,1 miliardy EUR. ECA provedla mimo jiné audit v sedmi členských státech a přezkoumala vzorek 16 projektů, které získaly finanční prostředky EU. Evropský účetní dvůr dospěl k závěru, že regulační a finanční podpora EU pro intermodální nákladní dopravu nebyla dostatečně účinná, protože v EU stále neexistují rovné podmínky pro intermodální nákladní dopravu. Kvůli regulačním a infrastrukturním překážkám nemůže intermodální nákladní doprava stále konkurovat dopravě silniční. ECA zjistila, že Evropská komise nemá specializovanou strategii EU pro intermodalitu. Místo toho je intermodalita jen součástí širších strategií ekologizace nákladní dopravy a přechodu na jiný druh dopravy. Dále bylo konstatováno, že Evropská komise nestanovila kvantitativní cíle pro podíl intermodální nákladní dopravy. Oproti tomu byly stanoveny nerealistické cíle EU pro roky 2030 a 2050 týkající se zvýšeného využívání železnic a vnitrozemských vodních cest nákladní dopravou. Tyto cíle nebyly zalo-

ženy na robustních simulacích toho, jak velkého modálního přesunu lze dosáhnout. Zároveň bylo zjištěno, že členské státy si stanovily své vlastní cíle zvýšení podílu železniční nákladní dopravy, aniž by je sladily s cíli EU. Sledování plnění cílů EU ze strany Komise pak bylo výrazně ztíženo nedostatkem údajů z členských států.

Pokud se hovoří o nerealistických cílech EU, lze konkrétně uvést *Bílou knihu – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje* z roku 2011, kde se v roce 2030 počítá s 30% a v roce 2050 pak 50% podílem železniční nákladní dopravy u přeprav nad 300 km. *Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu* z roku 2020 uvádí cíl zvýšit podíl železniční nákladní dopravy do roku 2030 (výchozí rok 2015) o 50 % a do roku 2050 podíl dokonce zdvojnásobit. Že se jedná o „zbožná přání“, lze opřít o následující fakta. V roce 2011 činil podíl železniční nákladní dopravy v EU

19%, v roce 2021 klesl na 16,8%. Naopak podíl silniční dopravy ze 73 % v roce 2011 vzrostl na 76,8 % v roce 2021.

Zprávou ECA bylo tedy konstatováno, že nákladní vlaky a říční čluny nemohou konkurovat za rovných podmínek s nákladními automobily. Za příčinu je mimo jiné uváděna zastaralá Směrnice o kombinované dopravě z roku 1992 (92/106/EEC), nedostatečná digitalizace a rychlost rozvoje sítě TEN-T (požadována 740 m délka vlaku a průjezdný průřez P400). Zároveň bylo uvedeno, že silniční doprava je nejflexibilnější a často i nejrychlejší a nejlevnější způsob přepravy zboží. Nicméně silniční nákladní doprava je hlavní znečišťovatel s mnohem vyšší energetickou náročností. Pokud tedy usilujeme o ekologizaci, přesun silničních přeprav na jiné druhy dopravy dává smysl. To, že se evropské dopravní politice nedaří ani v této oblasti, dokazují opět statistiky. Již zmiňovaná Bílá kniha stanovila do roku 2050 snížení emisí CO₂ o 60%. V letech 1990 až 2019 došlo přes veškeré

vylepšování účinnosti spalovacích motorů ke zvýšení produkce CO₂ z dopravy o 24 %.

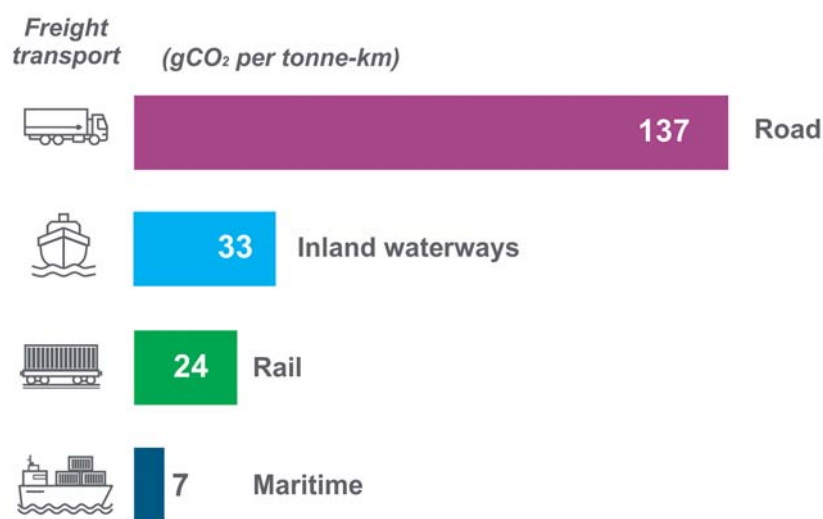
Závěrečné 4 oblasti, na které by se dle ECA měla Komise zaměřit, jsou stanovení modálního podílu podél koridorů hlavní sítě, revize regulačního rámce, vytvoření základu pro koordinované posouzení potřeb intermodálních terminálů členskými státy, v projektech financovaných EU posouzení potenciálu přesunu na jiný druh dopravy formou analýzy přínosů a nákladů.

Druhou, v úvodu zmiňovanou zprávou, je 11. vydání monitoringu železničního trhu zpracovaného skupinou nezávislých železničních regulačních orgánů EU, tzv. IRG-Rail. Zde se mimo jiné v sekci věnované železniční nákladní dopravě dočteme, že v roce 2021 poprvé poklesl podíl domácích národních dopravců na svých národních trzích na 49 %. Celých 36 % zaujímají nově vzniklé dopravci, zatímco zbývajících 15% podíl připadá národním dopravcům na zahraničních trzích.

Z výše uvedeného vyplývá, že Evropské unii se i přes přijaté 4 železniční balíčky a široce deklarované ekologické cíle nepodařilo dosáhnout zvýšení podílu železniční nákladní dopravy na dopravním trhu. Jediným hmatatelným „úspěchem“ je vytvoření velkého množství železničních konkurentů na relativně stálém trhu (v letech 2010–2019 vzrostl objem v EU po železnici přepraveného zboží o 8 %, což však vzhledem k vyššímu růstu silniční dopravy nezabránilo modálnímu poklesu). Pokud bude Evropská komise chtít dostát svým závazkům, bude si vedle masivních investic do infrastruktury nejspíše muset vybrat mezi dvěma opravdu funkčními systémy – u prvního nese uživatel plnou cenu spojenou se službou (tzv. internalizace externích nákladů, kde je možnost využít tzv. směrnice Eurovignette), u druhého je direktivně upřednostněn určitý druh/kombinace dopravy (viz přeprava odpadů v Rakousku).

MICHAL VÍTĚZ

Figure 4 - CO₂ emissions by mode of freight transport



Source: ECA, based on European Environment Agency data as at 2018

CARGIÁDA 2023

D Dne 18. května 2023 proběhla v EA Active Resortu Kraskov tradiční sportovní společenská akce CARGIÁDA 2023. Novinkami letošního ročníku byla jednak účast 14 týmů, kdy jsme přivítali tým kolegů z německé pobočky „Die Elbtal Cargonauten“ a také reprezentace vítězného týmu na Týmových hrách Srdcem 2023 pořádaných v září 2023 Českými drahami.

O zahájení her se po bubenické show postarali členové představenstva Martin Svojanovský a Zbyszek Waclawik. Celým dnem pak provázel, s humorem sobě vlastním, Pája Cejnar. Na celkem 14 soutěžních týmů čekaly opět velmi netradiční disciplíny. Týmy je absolvovaly se ctí a vydaly ze sebe vše. A o jaké disciplíny se jednalo? Rozděleny byly do tří bloků: Megakvíz (komplex 12 mini úkolů například na téma poznávání koření, znalosti Morseovky nebo poznávání hradů a zámků), QR Scorelauf (netradiční program kombinující geocaching s QR kódy a orientačním během) a Teambuilding Master (turnaj v pěti aktivitách – bludiště, sirkové hlavolamy XXL, bažina, věž z kostek, týmový prak).

Na závěr soutěžního dne byli všichni účastníci oceněni za skvělé výkony a nezapomenutelnou

atmosféru, kterou po celý den vytvářeli. Tři vítězné týmy získaly hodnotné ceny. O závěrečné slovo a předání cen se společně postarali Tomáš Tóth, předseda představenstva a Martin Svojanovský, člen představenstva. První místo obsadil tým „Mimořádná událost“ reprezentující obchodní úsek a doplněný „kluky“ z O20, na druhém místě se umístil tým „Kamarádi“ reprezentující provozní úsek GŘ a na třetím



Vítězný tým „Mimořádná událost“ bude ČD Cargo reprezentovat na Týmových hrách Srdcem 2023.

místě tým „Blue stars“ – zástupce odborů GŘ ČD Cargo (O9, O10, O16, O22, O25, O30, O17). Gratulujeme!

Afterparty si užil každý podle svého, ať už u ohně opékáním buřtíků a poslechem kytařového doprovodu, o který se postarali kolegové z SOKV České Budějovice nebo na koncertu Terezy Balonové či na diskotéce s DJ Laaw.

V září budeme fandit vítěznému týmu z CARGIÁDY a s ostatními se těšíme na setkání na CARGIÁDĚ 2024!

KLÁRA LACHMANNOVÁ
FOTO: ARCHIV ČD CARGO



Nefalšovaná radost týmu „Šrouby a matice“ z úspěšného splnění disciplíny věž z kostek



Pohodovou atmosféru si užili i členové představenstva Martin Svojanovský a Zbyszek Waclawik.

Železniční proměny (34.)

Historie nákladní dopravy na Lipence

Koncese pro místní dráhu z Certlova přes Vyšší Brod k Lipenskému zdvihu byla udělena



za podmínek uvedených říšským zákonem č. 190 dne 12. září 1911 přímo opatu vyšebrodského kláštera Brunovi Pammerovi a loučovickému

průmyslníku Arnoštu Porákovi, kteří stáli u zrodu dráhy, resp. společnosti která jí provozovala a která se jmenovala Hohenfurter Elektrische Lokalbahngesellschaft, zkráceně H.F.E.L.B., česky po roce 1918 Vyššíbrodská elektrická místní dráha.

Akciová společnost sídlila ve Vyšším Brodě a prvním prezidentem této „akciovky“ byl opat Bruno Pammer. Zajímavé a pro budoucí osudy dráhy důležité je, že nedostala žádnou garanci či státní nebo zemskou podporu. Provoz od začátku zajišťovaly na účet vlastníka rakouské státní dráhy (kkStB) a po roce 1918 ČSD. Vozidla zde od počátku provozovaná, konkrétně tři dvounápravové elektrické vozy označené jako 22.001 – 22.003 dle schématu kkStB, později M 201.001 – 003 ČSD, jedna posunovací lokomotiva 1083.01 kkStB, pozdější E 200.001 ČSD, a několik nákladních a osobních vozů, tak zřejmě od počátku patřila státním drahám. Původně dráha spadala – ač ležela na českém území – pod ředitelství Linec, a po vzniku Československa a ČSD pak pod ředitelství Plzeň. Vzhledem k tomu, že dráha byla dlouhodobě rentabilní, resp. nebyla žádným způsobem dotována ani rakouským a později československým státem ani českou zemí, nebyla zestátněna již v roce 1925 jako většina českých

„životě“ dráhy pak bylo dodání čtvrtého motorového vozu M 201.004 v roce 1924.

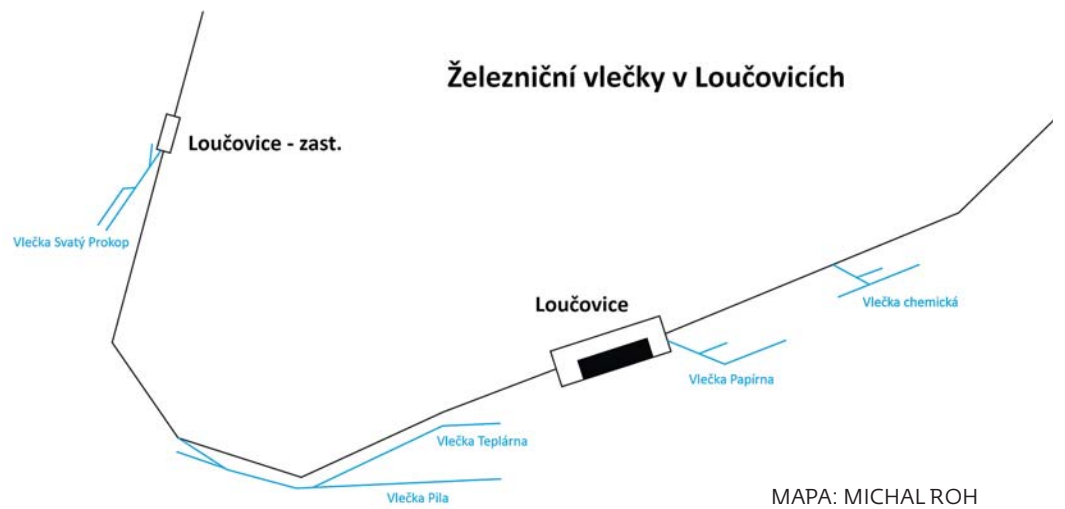
Momentem, který zdaleka nejvíce ovlivnil osudy dráhy, byla stavba lipenské přehrady a k ní náležející vodní elektrárny. Historie vzniku tohoto díla sahá až do 19. století, první plány na výstavbu zdejší přehrady pocházejí z konce devatenáctého století, další z třicátých let století dvacátého. Stavba byla nakonec za-



Lokomotiva E 423.002 vyfotografovaná v roce 1973 v dopravně Vyšší Brod klášter

FOTO: JIŘÍ MAURENZ

hájena až v roce 1952 a dokončena v roce 1958. Po rozhodnutí zahájit výstavbu vodního díla Lipno byla zásadní otázkou i jeho napojení



MAPA: MICHAL ROH

zastávkou a Lipenským zdvihem, stanicí ležící na pravém vltavském břehu, a výstavba nové tratě, včetně nové stanice Lipno nad Vltavou přímo pod přehradní hrází.

Do nákladní dopravy sem byly různé zapůjčované z Prahy posunovací lokomotivy řad E 423.0 a E 424.0, kterým vypomáhaly parní lokomotivy řady 423.0 a zřejmě i jiné, snad i tehdy již 70 let staré lokomotivy řady 403.2 někdejší Pražsko-duchcovské dráhy. V osobní dopravě od padesátých let sloužily dva elektrické vozy EM 411.0. V roce 1957 sem byly dodány dvě nové lokomotivy řady E 422.0 čísel 03 a 04 a po roce 1962 sem byly lokomotivy E 423.0 předisponovány trvale. V roce 1973 sem byly dodány lokomotivy řady E 426.0 čísel 04 až 06 a z Tábora předána lokomotiva E 422.002 a dopravu převzalo těchto šest strojů řad E 422.0 (později řada 100) a E 426.0 (později 113), a to zpravidla tak, že dvě lokomotivy E 422.0 sloužily každý den v osobní dopravě a dvě E 426.0 v dopravě nákladní. Ta bývala až do začátku 21. století orga-

na železnici. Hlavním úkolem dráhy byla přeprava velkých objemů stavebních substrátů a později i energetických technologií na staveniště, k čemuž bylo nutno dráhu náležitě upravit. Dnes již víme, že první úpravy – příprava stavby nové měřírny ve Vyšším Brodě, zesílení svršku a úpravy trakčního vedení – proběhly ještě během válečného období, což by mohlo nasvědčovat tomu, že již tzv. třetí říše plánovala výstavbu tohoto vodního díla. Po válce tyto úpravy plynule pokračovaly, navenek se projeví především rekonstrukcí trakčního vedení z prostého vodiče na šikmé polokompensované, a také zvýšením napětí z původních 1 200 na 1 500 V ss. Další viditelnou změnou bylo zrušení původního koncového úseku tratě cca mezi Loučovicemi

Vleč 88685 pp		Lok. uprostřed vleku.		Lok. č. 113, Normativ hmotnosti:		Lok. č. 113, Normativ hmotnosti:	
Lok. č. 113, Normativ hmotnosti:		Lok. č. 113, Normativ hmotnosti:		Lok. č. 113, Normativ hmotnosti:		Lok. č. 113, Normativ hmotnosti:	
Loučovice e	S	3	2	18 10	25/32	350 TUN	S 350 tun
Vlečka km 18,796		3	2	18 13	25	240 TUN	S 240 tun
Loučovice oS		3	2	18 28			
Úhrnem ...		6	+	12	= 18 min		
o - pravidelný vjezd na obsazenou kolej; na vjezdové straně není dáována návěst "Výstraha"							
Vleč 88690 nejede t		Lok. uprostřed vleku.		Lok. č. 113, Normativ hmotnosti:		Lok. č. 113, Normativ hmotnosti:	
Lok. č. 113, Normativ hmotnosti:		Lok. č. 113, Normativ hmotnosti:		Lok. č. 113, Normativ hmotnosti:		Lok. č. 113, Normativ hmotnosti:	
Loučovice e	S	4	3	7 24	25/42	240 TUN	S 240 tun
Vlečka km 20,046		4	3	7 24	51	350 TUN	S 350 tun
Loučovice e		4	3	7 55			
Úhrnem ...		8	+	27	= 35 min		

Ukázka tabulky sešitového jízdního řádu platného v roce 1995 pro obsluhu vleček v Loučovicích SBÍRKA MICHAL ROH



Ruch ve stanici Loučovice si lze dnes už stěží představit - březen 1998. FOTO: MARTIN BOHÁČ

a moravských místních drah, ale jako soukromá akciová společnost přežila celé období tzv. první československé republiky. Od svého uvedení do provozu až do vypuknutí 2. světové války a v poválečné době sloužila dráha především k obsluze papírny a k přepravě dřeva z (nejen) klášterních lesů, a to mimo jiné dlouhého vorového dříví mezi Lipenským zdvihem a Vyšším Brodem okolo nesplavných Čertových proudů. Toto dlouhé dříví bylo na oplenové dvojici nakládáno v Lipenském zdvihu a vykládáno ve Vyšším Brodě u shozu do řeky, na zvláštní vlečce na levém vltavském břehu pod stanicí po proudu řeky. Po ukončení voroplavy ve čtyřicátých letech 20. století zde ještě dlouhou dobu fungovaly dřevařské závody, které stále využívaly původní vlečku shozu. Jedinou větší změnou v meziválečném



Před přístavbou vozů s uhlím na vlečku loučovické teplárny - červenec 2010 FOTO: MARTIN BOHÁČ

nizována tak, že jedna lokomotiva E 426.0 zajišťovala „průběžnou“ dopravu mezi Rybníkem a Loučovicemi, a druhá pak „zálohu“ v Loučovicích, což obnášelo posun na zdejší rozsáhlém systému vleček a přetahy mezi stanicemi Loučovice a Vyšší Brod klášter. V polovině devadesátých let došlo k ukončení pravidelného provozu řady 100, řada 113 byla přesunuta na její místo a nákladní dopravu převzaly dvě upravené lokomotivy řady 110 (ex. E 458.0), nově označené jako 110.118 a 110.147. Tato podoba provozu ale neměla dlouhého trvání a její konec přišel s novým tisíciletím, kdy postupně došlo ke dvěma událostem: rekonstrukci dráhy na systém 25 kV/50 Hz v souvislosti s elektrizací tratě České Budějovice – Summerau a ukončení provozu loučovických papíren. První událost měla vliv na nasazované typy vozidel, druhá pak na celkový objem nákladní dopravy na Lipence. S její současností jste se ale už seznámili na jiném místě našeho magazínu.

MARTIN BOHÁČ