

Úzké hrdlo v Elbtalu

Přepravy do Německa nám vážnou. A nejen nám. Podobně jsou na tom i další železniční dopravci. Denně jsou pracovníci zákaznického centra a dispečerského aparátu terčem stížností od zákazníků. Situace v labském údolí, tzn. na trati z Děčína do Drážďan je opravdu kritická. Probíhají zde rozsáhlé výluky, které výrazně omezují kapacitu tohoto železničního spojení. Na svět tak přicházejí další a další zakázky nakládky, tzv. ZANy, regulující provoz na tomto hraničním přechodu. Omezeny jsou zpravidla ad hoc ucelené vlaky a vlaky s jednotlivými vozovými zásilkami.

Také v sobotu 16. června byla v labském údolí jedna kolej vyloučena. V ranních hodinách došlo na vyloučené koleji k požáru pracovního stroje, bylo nutné zastavit i provoz na druhé traťové koleji. Jezdit se znovu začalo až ve 12:20 hod. Jiný den spadl na trať strom – opět několikahodinové přerušení provozu. Brzy jsme zapomněli i na to, jaký dopad na provoz na česko-německé hranici měly povodně. Ukazuje se, jak krátkozraké bylo rozhodnutí německých kolegů trasovat většinu vlaků přes tento přechod a ostatní přechody utlumit. Proto je dnes tak těžké přeměrovat vlaky na Cheb, Domažlice, o ostatních přechodech ani nemluvě.

Výrazné zlepšení se nedá očekávat ani v budoucnu. Po dokončení vysokorychlostní tratě přes Krušné hory by nákladní vlaky měly labské údolí opustit. Důvodem je velká hluchost. Po nové trati však bude jezdit celá řada vysokorychlostních a dalších dálkových vlaků. Bude zde dostatek prostoru pro nákladní vlaky?

Michal Roh

OBSAH

03

Představujeme lokomotivy ČD Cargo

Lokomotivy řady 771 jsou určeny pro těžký posun



05

Moldavsko a jeho železnice

Železnice v této zemi se modernizují. Nasazována jsou nová vozidla, staví se nové tratě.



100.
vydání
Cargováku

V září 2009 spatřilo světlo světa první vydání interního magazínu, pro který byl v anketě vybrán název Cargovák. Nyní máme červenec 2018 a vy držíte v ruce jubilejní sté vydání Cargováku. V předcházejících 99 číslech jsme vás informovali o dění ve společnosti, přinesli řadu zajímavých rozhovorů, prostřednictvím reportáží jsme nahlédli do všech jednotek organizační struktury, seznámili se s činností dceřiných společností. Své čtenáře si našly cestopisy i další pravidelné rubriky. Rádi bychom poděkovali jak aktivním přispěvatelům, tak všem čtenářům za zájem o Cargovák. Vaše redakce.

ČD Cargo tradičně v Ostravě

Ve dnech 19. – 21. června 2018 hostil ostravský nákladový obvod již 19. ročník veletrhu Czech Raildays. ČD Cargo nemohlo v Ostravě chybět. Velký poutač lákal k návštěvě expozice v krytém voze Habbillns, která populární formou propagovala přepravu jednotlivých vozových zásilek. Uvnitř vozu se kromě informačních panelů nacházely různé atrakce, které by, pokud by někdo chtěl, mohly být po železnici přepraveny.

Tady v Ostravě ale sloužily zábavě návštěvníků, kteří si mohli vyzkoušet kolo štěstí, minigolfový trenažér, šipky či stolní fotbal a odnést si propagační drobnosti s logem ČD Cargo. Naproti

vozu se nacházel stánek, kde bylo možné získat informace nejen o přepravě jednotlivých vozových zásilek. Pro větší obchodní jednání byl k dispozici salonní vůz.

Většina návštěvníků hodnotí úroveň veletrhu podle exponátů na venkovní ploše. Těch letos opravdu příliš nebylo. Kolejisti vévodily dva exponáty – „boba“ 140.042 dopravce IDS Cargo v retro nátěru a elektrická jednotka 2 140 768-4 34WEa-003a dopravce Koleje Śląskie. Nákladní doprava byla zastoupena několika nákladními vozy. Legios představil svoji cisternu řady Zacns, Tatravagónka Poprad vystavovala cisternu řady Zacens a také kontejnerový vůz, tzv. Innowaggon řady

Sgrrs s nástavbami Innofreight určenými pro přepravy hnědého uhlí do elektrárny Chvaletice. Jedná se o tisíce vůz této řady, který byl vyroben v Popradě, což připomínají nápisy na již zmíněných kontejnerech. Slavnostní předání tohoto vozu předsedovi představenstva ČD Cargo, panu Ivanu Bednářikovi, proběhlo ve středu 20. června ve 13 hodin. Další kontejnerový vůz řady Sgnss, opět z dodávky pro ČD Cargo, představily na veletrhu Ostravské opravny a strojírny. Na voze byly umístěny dvě nástavby dokladující využití vozu pro přepravy řeziva i kulatiny. Výhody intermodálních vozů byly zřejmé i z posledního exponátu ČD Cargo, kterým byl opět vůz Sgrrs vy-

bavený tentokrát tzv. Innopaletami umožňujícími přepravy například těžkých hutních výrobků.

Velký zájem návštěvníků budil prostor vyhrazený hasičům SŽDC Ostrava. Ti zde předváděli například přečerpávání nebezpečných látek z cisternového vozu, který byl „vykolejen“ a podepřen přenosnými hydraulickými zvedáky. V jiné ukázce byla likvidována nehoda srážka osobního automobilu s výše uvedenou cisternou. Pozornosti nemohly ujít ani další vozidla. Třeba Dopravní podnik Ostrava zde prezentoval kompletní novou flotilu vozidel s novým designem, přičemž nejvýznamnější

Pokračování na str. 2



Tisíce vůz řady Sgrrs vyrobený Tatravagónkou Poprad převzal v Ostravě předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednářik.



Foto: Michal Roh

ČD Cargo tradičně v Ostravě

Dokončení ze str. 1

byla dvoudílná tramvaj TANGO NF2 „nOVA“ od švýcarské firmy Stadler. Na venkovní ploše byli zastoupeni i výrobci stavebních a udržovacích mechanismů. Vnitřek haly pak patřil dodavatelům různých elektronických komponent pro drážní provoz nebo vybavení vozidel. Zajímavá byla ukázka zařízení ETCS firmy THALES.

Odborná konference

Součástí veletrhu byla tradičně i odborná konference, letos s podtitulem „Česká železnice v epoše 4.0“. Část týkající se nákladní dopravy proběhla již v předvečer zahájení výstavy, tzn. v pondělí 18. června odpoledne. Jako první vystoupila Ing. Pavlína Tomková z Ministerstva dopravy, která posluchače seznámila s problematikou podpory výstavby vleček, intermodálních terminálů a další veřejné i neveřejné infrastruktury související s nákladní



Zaslouženou pozornost budil mezi návštěvníky krytý vůz propagující produkt ČD Cargo – přepravu jednotlivých vozových zásilek.



Foto: Michal Roh

železniční dopravou. Na ní navázal Ing. David Fuksa ze SŽDC informující o probíhajících a připravovaných velkých infrastrukturních stavbách na síti. Dotkl se i nedávno odsouhlasené přestavby uzlu Brno a odsunu hlavního nádraží ve variantě, která je pro ná-

kladní dopravu velmi nevýhodná a vytváří z Brna úzké hrdlo v tranzitním směru mezi severem a jihem Evropy. Dalším přednášejícím byl Ing. Miloš Zeman ze Škody Auto. Byl to jediný zástupce zákazníka železnice na konferenci a ve svém vystoupení mimo jiné uvedl, že podíl přeprav hotových automobilů železnici tvoří zhruba 55 % (což je mimochodem násobně více, než je obecný podíl železnice na přepravním trhu), a že ambice Škodovky, která za rok 2017 vyrobila 1,2 milionů osobních automobilů, je tento podíl ještě navýšit. Vystoupením Ing. Tomáše Konopáče byl uzavřen první blok přednášek. V jeho prezentaci byl popsán současný stav zavádění systému ERTMS/ETCS na české železnici. Není tajemstvím, že práce se dostaly do časového skluzu, nicméně bylo zopakováno, že po roce 2025 (po uplynutí přechodného pětiletého období) bude na české páteřní síti spuštěn výhradní provoz tohoto zabezpečovače a nebude zde již možný provoz vozidel nevybavených jeho mobilní částí.

Druhý blok prezentací již patřil výhradně zástupcům sdružení ŽES-NAD.CZ. Nejprve vystoupil jeho výkonný ředitel, Ing. Oldřich Sládek, na něhož navázal Ing. Jaroslav Tyle, který představil řadu problematických parametrů železniční sítě, jež je třeba v zájmu nákladní (ale i osobní) dopravy vyřešit. Jsou jimi nedostatečná kapacita některých úseků a uzlů, například České Třebové, Prahy, úseku Česká Třebová – Choceň, zcela neuspokojivý technický stav tzv. pravobřežky, neboli tratě Kolín – Nymburk – Mělník – Ústí nad Labem-Střekov – Děčín, nutnost postupně přebudovat nevyhovující stejnosměrný systém 3 kV na střídavý 25 kV 50 Hz, zavedení ETCS pro výrazné zvýšení bezpečnosti provozu a zvýšení kapacity sítě, atd. Na něho navázal Mgr. Tomáš Tyll, advokát z pražské firmy VKS Legal, který ve svém vystoupení kritizoval neúměrně dlouhou dobu přípravy staveb, kompetenční nejistoty ve vztahu k nově vzniklému Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře nebo nerespektování služeb-

ního zákona některými státními úředníky na ministerstvu dopravy, konkrétně nerespektováním vládních usnesení, týkajících se dalšího rozvoje železniční infrastruktury. Druhý blok uzavřel pan Petr Šimral z firmy Metrans Rail. Ten uvedl několik případů, kdy špatná organizace dopravy, poplatné době před třiceti nebo i více lety komplikuje nákladní dopravu a způsobuje její nekonkurenceschopnost. Je to například trvání na pevných tzv. zprávovacích stanicích, kde je nutno zastavit každý nákladní vlak kvůli zpravení rozkazy. Přitom toto je dnes možno řešit jinak, pokud možno již ve výchozí stanici vlaku. Zmínil, že je nutné změnit organizaci provozu vlaků při mimořádnostech a výlukách tak, aby nákladní vlaky neměly vždy nejnižší prioritu.

I přes odhadovanou nižší návštěvnost splnil veletrh Czech Raildays očekávání. Přejeme proto organizátorům a všem účastníkům by se další, jubilejní 20. ročník také vydařil.

Michal Roh
Martin Boháč



Při ukázce činnosti hasičů SŽDC posloužil vyřazený cisternový vůz ČD Cargo
Foto: Michal Roh

Škodovky do Polska opět ve Frýdlantském výběžku

Jedním z nejvýznamnějších zákazníků ČD Cargo je akciová společnost Škoda Auto, největší český výrobce automobilů. O přepravy vyrobených automobilů v ucelených vlacích je mezi dopravci sváděn konkurenční boj, což se v posledních letech projevuje stále více.

Své pozice si může dopravce udržet jen za předpokladu, že dokáže nabíd-

nout kvalitní služby za odpovídající a konkurenceschopnou cenu. ČD Cargo mezi takové dopravce patří, což v roce 2014 prokázalo i ve výběrovém řízení na zajištění přeprav automobilů Škoda z výrobního závodu v Mladé Boleslavi do Polska, přesněji do distribučního centra ve městě Swarzędz nedaleko Poznaně. Tyto přepravy totiž v roce 2014 realizoval konkurenční dopravce AWT. Nicméně na rozdíl od

AWT, je ČD Cargo schopno například v době provozních odstávek nebo státních svátků zajistit tyto přepravy také formou jednotlivých vozových zásilek.

Trasování spoje 47204/47205 ČD Cargo z Mladé Boleslavi přes Frýdlant v Čechách do polského Swarzędz vydržel až do GVD 2017/2018, kdy byly zásilky přeměrovány do distribučního centra a firemních skladů v Sosnowci. Zásilek automobilů se na čas



Odklonový nákladní vlak vedla v neděli 17. června 2018 mezi Božíkovem a Mimoní dvojice lokomotiv 753.758 a 753.779.
Foto: Jakub Dvořák



Dvojice „kocourů“ 742.151+190 míří 16. června 2018 k Mimoní.

Foto: Antonín Němeček

opět ujal dopravce AWT, nicméně jeho působení na této relaci skončilo k 31. květnu 2018 a od 1. června 2018 jsou vlaky opět v plné režii ČD Cargo. V prvních deseti dnech měsíce června došlo na straně polské firmy k potížím s vykládkou automobilů v Sosnowci. Proto bylo potřeba spoj z Mladé Boleslavi opět na krátko přeměrovat do původních skladových prostor ve Swarzędz. Pro dopravce ČD Cargo to nebyl žádný problém, neboť v minulosti výše uvedenou trasu využíval. Ve dnech 15. – 17. června došlo k přeměrování souprav přes PPS Frýdlant

v Čechách/Zawidow. Jelikož ve stejném termínu probíhala nepřetržitá výluka na úseku Rychnov u Jablonce nad Nisou – Liberec, bylo nutno spoj ještě navíc vést z Bakova nad Jizerou přes spojkou Srní – Žizníkovo do Liberce. Protože však dopravce ČD Cargo disponuje dostatečným počtem hnacích vozidel i personálu s poznáním odklonových tras, povedlo se relaci Mladá Boleslav – Swarzędz odvézt dle plánů a ke spokojenosti všech zúčastněných stran.

Text: Antonín Němeček

Představujeme lokomotivy ČD Cargo (7.)

Lokomotivy řady 771

Lokomotivy řady 771 zvané stejně jako ty starší řady 770 „čmelák“, bylo možné spatřit na českých kolejích již od konce šedesátých let minulého století, tehdy ještě pod původním označením T 669.1. Pro svoji velkou tažnou a brzdovou sílu ovládly československá seřadovací nádraží a spádoviště, i když se používaly i pro těžkou nákladní traťovou službu na neelektrifikovaných tratích. Bylo je možné vidět i na osobních vlacích a krátce i na rychlicích.

Ze služby je vytlačilo až zvyšování ceny ropy a potřeba snižovat provozní náklady, takže je nahradily lokomotivy

mentu při rozjezdu lokomotivy, a tím zlepšit adhezi. Provedení této rekonstrukce je prosté, spočívá totiž v přitlačování krajních dvojkolí podvozku ke koleji a zlepšuje tak adhezní vlastnosti při rozjezdu. Toto uspořádání lokomotiv umožňovalo lépe rozložit větší síly působící na podvozky a dvojkolí, a tím následně dosáhnout vyšší rozjezdové síly. Takto rekonstruovaná lokomotiva se stala prototypem nové řady T 669.1, sériově vyráběné v letech 1969 až 1972. Kromě zmíněných úprav pojezdu je řada 771 až na několik drobných detailů shodná s původní řadou 770. Ve stejném závodě byly také nově vyráběny široko-



S lokomotivami řady 771 se nejčastěji setkáme na Ostravsku – listopad 2015. Foto: Michal Roh ml.



Lokomotiva T 669.0084 posunuje v lednu 1981 v Nové Sedle u Lokte Foto: Ladislav Kroul

sice slabší, ale úspornější, například řady 742 nebo 731. Dalším důvodem masivního vyřazování byly i příliš dlouhé třínapravové podvozky, které mají nepříznivý vliv na infrastrukturu při projíždění oblouků. Dnes u ČD Cargo zůstávají poslední čtyři provozní stroje, které jsou používány hlavně na přetahy zátěže ve větších železničních uzlech a při výlukách.

Historie řady 771 (T 669.1) se začíná psát v roce 1967, kdy na zánovní lokomotivě T 669.0082 došlo při nehodě k násilnému poškození, po kterém byla přistavena k opravě zpět do svého výrobního závodu v Dubnici nad Váhom. V rámci této opravy bylo na lokomotivě zcela rekonstruováno uložení vozidla na podvozcích. V podvozcích stroje též bylo vzájemně provahadlováno vypružení náprav a bylo provedeno ještě několik souvisejících úprav pojezdové části. Zařízení mělo potlačit odlehčení první nápravy podvozku ve směru jízdy vlivem klopného mo-

rozchodné verze těchto lokomotiv, značené jako T 669.5 (dnes 770.8) a T 669.51 (771.8). Lokomotivy těchto řad jsou počtem cca 8 000 kusů dosud nejpočetnější sérií lokomotiv původem z ČKD Praha, protože byly dodávány pro železnice v SSSR, Albánii, Sýrii, Polsku, Iráku a Indii. V SSSR byly značeny ČME, a to jim dalo i přezdívku „čmelák“, pod kterou jsou zde všeobecně známy.

Lokomotiva je koncipována jako kapotová, s delší přední a kratší zadní kapotou, mezi nimiž se nachází kabina strojvedoucího se dvěma diagonálně umístěnými řídicími pulty. Po obvodu zúžených kapot jsou ochozy se zapuštěnými schůdky, usnadňující práci posunovačům a umožňující snadný přístup k zařízením v předstávcích. Kabina strojvedoucího je přístupná čelními dveřmi ze zmiňovaných ochozů. Rám lokomotivy je osmi závěskami zavěšen na dvou třínapravových podvozcích, tyto závěsky jsou doplněny va-

hadly, působícími na přitlačné válce. Dvojkolí jsou v podvozku vedena kyvnými rameny a jejich vypružení je provedeno šroubovými pružinami s paralelními kapalinovými tlumiči. Otočné čepy jsou zabudovány pevně v hlavním rámu lokomotivy. V každém podvozku jsou uloženy tři trakční motory TE 006

K regulaci výkonu spalovacího motoru je určen sdružený regulátor, umožňující regulovat výkon v osmi stupních, řazených půlkruhovým řídicím kontrolérem. Lokomotiva je vybavena skluzovou ochranou, vlakový zabezpečovač je typu LS IV. Je možný i provoz ve dvojlenném řízení, i když

To lze odstranit pouze změnou koncepce celé lokomotivy na lokomotivu se sníženými předstávkami jako má např. lokomotiva řady 774 CZ Loko, která je postavena na pojezdu lokomotivy řady 770.

V průběhu roku 1998 byla v depu Olomouc v rámci vyřazovací opravy na lokomotivu 771 182-3 dosazena elektrodynamická brzda o výkonu 729 kW částečně po vzoru lokomotiv ČME3T vyráběných v osmdesátých a devadesátých letech v pražské ČKD na export do SSSR, kam byla EDB dosazována od roku 1984. Namísto baterií, které byly přemístěny do palivové nádrže a zmenšily tak její objem z 6 000 na 4 000 litrů, byl v krátkém předstávku stroje instalován brzdový odporník s nucenou ventilací, doplněný brzdové stykače a patřičně byly upraveny též elektrické obvody stroje. Nezbytné úpravy prodělalo také stanoviště obsluhy lokomotivy – nový řídicí kontrolér umožňuje řazení jízdních i brzdových stupňů. Tato lokomotiva dlouhá léta jezdila v Českých Budějovicích, dnes ji však můžete potkat v ostravském uzlu stejně jako všechny ostatní „čmeláky“ ČD Cargo.



Stanoviště strojvedoucího lokomotivy řady 771 Foto: Petr Říha



Po dobu výluk se tehdy ještě českobudějovický „čmelák“ 771.182 objevoval i v rakouské stanici Gmünd. Foto: Michal Roh ml.

příliš často využíván nebyl. Z technického hlediska jde o spolehlivé stroje, jejich slabinou je, jako u všech takto koncipovaných lokomotiv, omezený výhled strojvedoucího přes delší kapotu hlavně do odvráceného oblouku.

Text: Petr Říha

Technické údaje	
Výrobce	ČKD Praha, SMZ Dubnica
Rok výroby	1968 – 1972
Vyrobena ks	211
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	Co'Co
Přenos výkonu	elektrický
Délka přes nárazníky	17 240 mm
Služební hmotnost	116 t
Regulace výkonu	sdruženým regulátorem
Typ spalovacího motoru	K 6 S 310 DR
Provozní výkon	933 kW
Typ trakčních motorů	TE 006
Trvalá tažná síla	187 kN
Maximální tažná síla	322 kN
Trvalá rychlost	14,4 km/hod
Maximální rychlost	90 km/h

Přeprava tří lokomotiv řady 233 DB z Německa do Maďarska

Před dvěma lety, v červnovém čísle ročníku 2016, jsme psali o jedinečné přepravě tří bulharských dieselelektrických lokomotiv řady 07 sovětské provenience novému polskému majiteli v Gliwicích. V té době pochopitelně nikdo netušil, že za dva roky se uskuteční podobná přeprava dalších tří strojů stejného typu, tentokrát v opačném směru z Německa do Maďarska.

Jednalo se o tři lokomotivy řady 233 čísel 233.289, 233.441 a 233.536, v Německu přezívané „ludmilly“, prodané německým dopravcem DB do Maďarska. Dva stroje 289 a 536 naleznou svého nového majitele a provozovatele u firmy GySEV a jeden se stane ma-

jetkem menšího dopravce KÁRPÁT Vasút Vasútüzemi Szolgálató Kft. Firmu GySEV, která působí v Maďarsku a Rakousku není třeba představovat, ale druhá firma, KÁRPÁT Vasút, je zajímavější a u nás mnohem méně známá. Tento dopravce byl založen v roce 2008 čtyřmi fyzickými osobami, které jsou přes mírné změny v majetkových podílech stále jejími majiteli. V roce 2009 obdržel dopravce od příslušných maďarských úřadů všechna potřebná povolení a zahájil železniční dopravu na maďarské železniční síti. Jeho aktivity se týkají nejen vozby ucelených nákladních vlaků, ale především dopravy vlaků stavebních v souvislosti s výlukami a stavebními akcemi na maďarské železniční síti.

Pro tyto výkony dnes disponuje sice nepočetným, ale velmi zajímavým lokomotivním parkem dieselelových lokomotiv. Jsou to tři posunovací lokomotivy řady 449, jedna lokomotiva 740.707 pronajatá od AWT, dva „sergeje“ řady 628, odkoupené od MÁV a dvě „nohabky“ řady 459 z roku 1955 (tedy starší než obdobné lokomotivy řady M 61 MÁV), původem od dánských DSB. Park doplňují dva motorové vozy řady 5047, odkoupené od GySEV a používané pro zkušební a testovací jízdy na úsecích vybavovaných systémem ETCS. Dá se říci, že k této pozoruhodné flotile se „ludmilla“ více než hodí a je pravděpodobné, že po jejím zprovoznění se s ní budeme moci setkávat v čele pracovních vlaků po celém Maďarsku. O využití lokomotiv, prodaných firmě GySEV, dnes není nic známo, ale dá se předpokládat, že budou využívány na výkonech v nákladní i osobní dopravě tohoto dopravce a připojí se k již dříve provozovaným čtyřem lokomotivám téhož typu, označených řadou 651 čísel 002, 003, 004 a 008.

Lokomotivy řady 233 vznikly po roce 2002 rekonstrukcí strojů řady 232 DB (původně 132 DR), neboli nejpočetnější varianty tohoto typu lokomotivy, které v počtu 709 kusů pořídily od roku 1973 do roku 1982 východoněmecké DR; ostatních strojů řady 130 (původně ještě jako V 300), 131 a 142 nebylo pořízeno ani zdaleka tolik kusů. Lokomotivy řady 232 byly vybaveny elek-



Lokomotivy, zařazené ve vlaku Nex 60207, který se téhož dne blíží ke stanici Praha-Běchovice.

trickým topením a byly nasazovány po celé NDR do čela nejen nákladních vlaků, ale i vlaků osobních a rychlíků. Po sjednocení Německa v roce 1990 se postupně přesunuly do nákladní dopravy, kde jich nezanedbatelný počet působí dodnes. Rekonstrukce na řadu 233 spočívala především v dosazení nového dvanáctiválcového naftového motoru 12D49M z ruské Kolomny o výkonu 2 206 kW, který znamená výkon na háku lokomotivy 1 900 kW, a dále instalaci některých moderních řídicích a bezpečnostních systémů. Celkem tak vzniklo 65 lokomotiv nové řady se zachováním původních evidenčních čísel, mezi nimi i toho úplně posledního 233.709.

Lokomotivy byly před přepravou vy-

zvednuty v deponii odstavených lokomotiv DB až ve vzdáleném Mukranu na ostrově Rujána. Přes naše území přeprava proběhla běžnou vlakotvorbou, nejprve brzy ráno 20. června vlakem 62301 z Děčína do Prahy, odtud dále vlakem 60207 do Brna Maloměřic a na závěr, už o den později 21. června, vlakem 45027 do Břeclavi. Z Břeclavi pak pokračovaly přes Rakousko do maďarské Šoproně, kde byly převzaty budoucími majiteli. Vzhledem k dobremu stavu lokomotiv, a především jejich pojezdů, proběhla přeprava bez zvláštních opatření, pouze s omezením maximálních rychlostí vlaků na 80 km/h, což nepředstavovalo žádný závažný problém.

Text a foto: Martin Boháč



Všechny tři lokomotivy odstavené v Praze-Libni 20. 6. 2018

Lokomotivy 241 CRW

Dalšími lokomotivami, tentokrát elektrickými, které se v okolních zemích vyskytují na vlcích pro nebo od ČD Cargo, jsou lokomotivy řady 241 slovenského dopravce CRW. Tyto lokomotivy jsou zajímavé z mnoha pohledů. V první řadě proto, že se v celých československých dějinách jedná pravděpodobně teprve o druhý typ elektrické lokomotivy, který byl na naše koleje importován jako použitý ze zahraničí; tím prvním byly italské elektrické lokomotivy řady E 626, které v padesátých letech jezdily v pražském uzlu pod označením E 666.0.

Lokomotivy slovenského označení 241 pocházejí z původní rumunské řady 43 vyrobené v roce 1973 v počtu čtyřiceti kusů v lokomotivce Rade Končar v Záhřebu (v bývalé Jugoslávii), v licenci švédské firmy ASEA (Allmänna Svenska Elektriska AB, dnes ASEA Brown Boveri, ABB). Na výrobě se dále podílely závody Janko Gredelj ze Záhřebu a MIN z rumunské Rešici. Elektrická výzbroj pro systém 25 kV/50 Hz byla vyrobena rovněž v licenci firem ASEA, rakouské ELIN Union a švýcarské Sécheron. Historie švédských elektrických lokomotiv na Balkáně sahá do přelomu padesátých a šedesátých let 20. století. V té době se Bulharsko, Rumunsko a Jugoslávie rozhodly pro elektri-

zaci svých tratí, v té době už jednoznačně nejvhodnějším systémem 25 kV/50 Hz, pro který však ani jeden z těchto států nedisponoval použitelnými technologiemi. Všechny se proto musely „pohlédnout“ v zahraničí. Podrobný popis této historie by však značně překročil rozsah tohoto článku. Ve stručnosti lze říci, že zatímco v Bulharsku zvítězily technologie československé s lokomotivami odvozenými od našich „laminátek“ a „plecháčů“, tak v Rumunsku a Jugoslávii to nakonec byly technologie a vozidla švédská. Lokomotivy vycházely ze švédské lokomotivy řady Rb, vyráběné v padesátých letech ve Švédsku pro používaný systém 15 kV 16²/₃ Hz. Šlo o šestnápravové lokomotivy, které byly nejprve do Rumunska dodány v počtu dvou kusů pro testování na horské trati přes sedlo Predeal (za Škodu Plzeň se zkoušek měla účastnit známá šestnápravová „laminátka“ E 699.0). Po vítězství v této soutěži bylo nejprve v roce 1965 ze Švédska dodáno deset lokomotiv s označení 060-EA-01 – 09 a 060-EB-01, která se od zbývajících mírně odlišovala, především modernější elektrickou výzbrojí. Označení řadou 060 vychází z původního rumunského (a francouzského) označování parních lokomotiv, kde v tomto případě jde o 0 náprav běhounů, 6 hnacích náprav a opět 0 náprav běhounů. Další lokomotivy již byly od roku 1967 vyrá-

běny v licenci v rumunském závodě Electroputere Craiova, kde jich v různých verzích bylo do roku 1991 vyrobeno zhruba 1 000. Od roku 1970 byla stejná lokomotiva vyráběna i v jugoslávském závodě Rade Končar v Záhřebu pro JDŽ, pod označením řadou 461. V roce 1972 vznikla v Záhřebu menší čtyřnápravová verze této lokomotivy označená řadou 441, která byla v rámci dohod o recipročních dodávkách mezi Rumunskem a Jugoslávií od roku 1973 dodána v počtu šestačtyřiceti kusů (čtyřicet řady 43 pro rychlost 120 km/h a šest řady 44 pro rychlost 160 km/h pro expresní vlaky) i do Rumunska.

V roce 2011 získala pět těchto lokomotiv (původně bylo plánováno šest) slovenská soukromá firma Central Railways (CRW), která je po nezbytných úpravách postupně nasadila na nákladní vlaky na slovenských a později i maďarských tratích. Pro síť SŽDC nebyly tyto lokomotivy nikdy schváleny. Jedná se o podobný nákup starších jednofázových lokomotiv z Balkánu, který do našich končin „přivál“ starší lokomotivy Škoda od bulharských BDŽ řady 43 (ekvivalent řady 242 ČD). Lokomotivy již nebyly pořízeny přímo od CFR, nýbrž od privátního dopravce Constantin Group. Před odesláním na Slovensko se všechny podrobily opravě v závodě Electroputere Craiova, tedy



Na snímku z roku 2014 je zachycena lokomotiva 241.005, ještě v původním nátěru Constantin Group, před stanicí Šaľa s vlakem prázdných cisternových vozů určených pro ČD Cargo.

v místě, které je „kolébkou“ těchto balkánských elektrických lokomotiv. V listopadu 2011 byla do provozu jako první nasazena lokomotiva 241.001, po nějakou dobu ještě v barvách původního majitele Constantin Rail. Posléze byly do provozu zařazeny i další čtyři lokomotivy, které byly po instalaci systému Mirel schváleny i v Maďarsku a postupně byly přetřeny do výrazného firemního černo-červeného nátěru. Další změna nastala v roce 2016, kdy byla firma CRW koupena skupinou Budamar a její lokomotivy začaly zajišťovat i výkony pro nově sesterského dopravce Lokorail.

Mezi nejčastější komodity vlaků, které od ČD Cargo lokomotivy řady 241 v Kútech přebírají, patří chemie a pohonné hmoty a též kovový odpad, v opačném směru je to chemie a hutní

výrobky. Pro zajímavost lze ještě uvést, že stroje řady 241 nejsou prvními ex-rumunskými elektrickými lokomotivami, které byly prodány do střední Evropy. Již v roce 1999 zakoupil dnes již neexistující německý dopravce Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG) jednu lokomotivu 40.079 CFR, tedy šestnápravovou Aseu z roku 1979, kterou označil číslem 7001 a rekonstruoval ji pro německý systém 15 kV 16,7 Hz a v září 2000 ji dokonce vystavil i na berlínském veletrhu Innotrans. Lokomotiva však pravděpodobně nikdy nezasáhla do pravidelného provozu a po krachu společnosti KEG byla definitivně odstavena a dle dostupných informací v roce 2011 prodána do Švédska.

Text: Martin Boháč
Foto: Peter Melicher

Moldavsko a jeho železnice

Moldavsko je východoevropský vnitrozemský stát ležící mezi Rumunskem a Ukrajinou. Žije zde 3,6 milionu obyvatel; hlavním městem je Kišiněv (Chişinău). Země patří k nejchudším v Evropě a zároveň i k ekonomicky nejslabším postsovětským státům. Na jihu Moldavska se nachází autonomní oblast Gaugazsko, kde žije obyvatelstvo turkického původu, a na východě se rozkládá autonomní oblast a mezinárodně neuznávaný stát Podněstří.

Nesmíme zaměňovat Moldavsko s Moldávií – historickým územím rozkládajícím se na celém území dnešního Moldavska a na části území Ukrajiny a Rumunska. Moldavsko je zemědělskou zemí (obilí, zelenina, víno, tabák), větší průmyslové závody (hutě, cementárna, elektrárna) se nacházejí v Podněstří. Země nemá žádné větší zásoby nerostných surovin (lignit, vápenec).

Moldavský národní dopravce vystupuje pod zkratkou CFM – Calea Ferată din Moldova. Vznikl na základě vládního usnesení č. 212 z 30. března 1992, kdy byl jako státní podnik předán do působnosti nynějšího Ministerstva dopravy a spojů. CFM provozují osobní a nákladní dopravu na 1 157 km železničních tratí, z toho je 1 346 km tratí širokorozchodných (1 520 mm). Zbytek představují krátké tratě v rumunském pohraničí. Dvoukolejných tratí je 77 km. Všechny vlaky jsou vedeny v motorové trakci. Elektrifikace 9. tranzitního koridoru v úseku Razdělňaja (UZ) – Kišiněv (CFM) byla hájena v roce 1991, ale vzhledem k obtížné situaci v Podněstří o pouhé čtyři roky později opět zastavena. V majetku CFM je 139 motorových lokomotiv zejména řad ČME3, 2TE10M a 3TE10M. Jednotlivé sekce dvou posledně jmenovaných řad jsou využívány i samostatně například pro dopravu dálkových osobních vlaků nebo lehkých nákladních vlaků.

Ročně je vlaky Moldavských železnic přepraveno okolo 4 mil. tun zboží, a co je pozitivní, za 1. pololetí loňského roku stoupla přeprava po železnici oproti předcházejícímu období o 33 %. Silniční doprava vzrostla jen o 19 % a dnes zaujímá cca dvoutřetinový podíl (cca 9 mil. tun). Není to však tak dávno, kdy Moldavské železnice přepravily okolo 12 – 15 mil. tun zboží ročně. Problémy s tranzitní pře-



Dvoudílná motorová lokomotiva 2TE10L-2933A/2303B s nákladním vlakem na úseku Bessarabjaska – Abaklija (červen 2018)

Foto: www.parovoz.com Igor Aka

pravou přes Podněstří (viz dále) znamenaly postupné snižování výkonů a v roce 2009 přišel v souvislosti s hospodářskou krizí razantní propad na cca 4 mil. tun zboží/rok. Mimo jiné poklesly tranzitní přepravy železné rudy do rumunských hutí v Galați. Ty i přes značný pokles dodnes patří k nejdůležitějším, stejně jako přepravy ropných produktů, hutnických výrobků, cementu, obilí a kontejnerů. CFM se snaží navýšit podíl v kontejnerových přepravách – důkazem toho jsou kontejnerové vlaky ZUBR a VIKING, resp. některé z jejich větví. Tyto vlaky spojují ukrajinské přístavy Oděsa a Iličevsk s Běloruskem, baltskými přístavy v Litvě a Estonsku. Dokument o připojení Moldavských železnic k projektu ZUBR byl podepsán v Kyjevě 29. listopadu 2012 a první spoj se na svoji cestu vydal 7. ledna 2013. Nejvýznamnější přepravní proud představují tank kontejnery s vínem ze stanic Abaklija, Cahul a Taraclia do běloruské stanice Stepjanka a zásilků z dunajského přístavu Giurgiulești do Dněpropetrovska. V této souvislosti je nutné říci, že Giurgiulești Port je společným projektem soukromých investorů a volně ekonomické zóny. Přístav se úspěšně rozvíjí, budují se zde nová překládková zařízení na kapalná paliva, paletizované zboží

apod. Při modernizaci jsou využívány rovněž finanční prostředky z Evropské banky pro obnovu a rozvoj. Přístav usiluje o to stát se součástí přepravní trasy z Íránu přes Černé moře do Ev-

44 km dlouhé tratě mezi stanicemi Revaca a Căinari. Ta byla postavena v letech 1924 – 1931, ale po poškození v roce 1944 na ní byl provoz zastaven a veškerá doprava na jih země byla



Převazovna vozů v pohraniční přechodové stanici Ungheni Foto: Michal Roh

ropy. Tím by objem železničních přeprav v Moldavsku mohl výrazně narůst. Další z cest, jak tohoto nárůstu v blízké budoucnosti dosáhnout, je modernizace železniční infrastruktury spolu s výstavbou nových železničních tratí. Vypuknutí občanské války v Podněstří v roce 1992 bylo prvním impulsem k výstavbě, resp. obnově

směrována přes spojkou u města Benderi ležícího v Podněstří. Pozdější osamostatnění Podněsterské Moldavské republiky znamenalo výrazné omezení nákladní dopravy na 9. tranzitním koridoru východ – západ ve směru Ukrajina (Razdělňaja) – Podněstří (Tiraspol) – Moldavsko (Kišiněv) – Rumunsko (Jasy) a zvýšilo tak tlak na dostavbu výše uvedené spojk. Pro nedostatek finančních prostředků však stavební práce vázly a k zahájení provozu došlo až v září roku 2005. Jednalo se o první novostavbu Moldavských železnic v novém tisíciletí a jako zajímavost můžeme uvést, že na spojkě se nachází i jediný železniční tunel v Moldavsku o délce cca 700 m. Další nová trať, 52 km dlouhý úsek Cahul – Giurgiulești, byl slavnostně otevřen 25. srpna 2008. Slouží zejména severojižní tranzitní dopravě osob i zboží. Stanice Giurgiulești byla dlouho odříznuta od ostatní železniční sítě Moldavska a pro jízdu vlaků z/do tohoto přístavního města byla peážně využívána trať vedoucí z moldavské stanice Besarabeasca přes ukrajinské stanice Bolgrad a Reni nebo trať z rumunské stanice Galați.



I toto jsou Moldavské železnice.

Foto: Michal Roh

Text: Michal Roh

Ze zahraničí

SLOVENSKO

Leasing lokomotiv výhodnější než nákup

Železniční společnost Cargo Slovakia (ZSSK Cargo) považuje plánovaný operativní leasing deseti vícetřídových lokomotiv na deset let za 58,8 mil. eur bez daně z přidané hodnoty za výhodnější než jejich nákup. Je údajně flexibilnější a umožňuje operativně reagovat na požadavky zákazníků a měnit se legislativu Evropské unie. Ne všichni však mají stejný názor. Zástupci hnutí OĽaNO označili souěž vyhlášenou v polovině dubna za podezřelou a už dopředu vyslovili předpoklad, že jejím vítězem by se mohla stát bratislavská společnost S Rail Lease. Zároveň podali podnět Nejvyššímu kontrolnímu úřadu Slovenské republiky v této věci.

Přepravy po širokorozchodné trati

V loňském roce bylo po širokorozchodné trati navazující v pohraniční přechodové stanici Maťovce na ukrajinskou železniční síť přepraveno ve směru východ – západ 8,1 mil. tun zboží. Z toho 6,4 mil. tun bylo železné rudy a 1,5 mil. tun uhlí. Část zboží se v Maťovcích překládá na vozy normálního rozchodu. Firmou Východoslovenské prekladiská bylo přeloženo 493 tis. tun zboží, soukromými subjekty pak 169 tis. tun. Zbožový tok opačným směrem je mnohonásobně menší. Kromě vracejících se prázdných vozů se jedná o kontejnery s rozloženými automobily, magnetit, vápenec nebo plechy. Celkově se v roce 2017 jednalo o 163 tis. tun zboží.

EVROPA

Kompozitní špalíky – analýza rizik

Agentura pro železnice Evropské unie (EUIA) vytvořila pracovní skupinu pro studium vlivu a potenciálních rizik kompozitních brzdových špalíků na kola železničních vozů. Jde o reakci na zprávu Nizozemského inspektorátu dopravy a ochrany pracovního prostředí (ILT), týkající se případu transformace kol nákladního vlaku o 20 vosech s nebezpečným zbožím. Závada byla naštěstí včas zjištěna a nedošlo tak k žádné nehodě. Incident však naznačuje možné bezpečnostní riziko. Pracovní skupina se zabývá brzdovými LL špalíky, které snižují hluk o padesát procent. Typ LL byl speciálně navržen pro dodatečné vybavení stávajících železničních vozů, zatímco nové železniční vozy jsou osazovány K typem. Ačkoli byly výhody brzdových LL špalíků odsouhlaseny a ty schváleny pro použití v celé Evropě v roce 2013, začal trh poukazovat na stále vzrůstající nevýhody. Například, že hůře odvádějí teplo a následně pak z nadměrného zahřívání dochází k poškození jízdní plochy kol (vydrolení materiálu). Cílem pracovní skupiny je analyzovat rozsah a závažnost problému. Na závěr by měla vzniknout doporučení ke zmírnění problému.

Michal Vítěz
Michal Roh

Tramvají k vodopádům

Malé lázeňské městečko Bad Schandau leží jen několik kilometrů od našich hranic. Je východiskem výletů do Saského Švýcarska.

K nejznámějším turistickým cílům patří vyhlídková skála Bastei, pevnost Königstein nebo 415 metrů vysoká sto-

zvolena progresivní elektrická energie. K dispozici tehdy bylo 6 motorových a 6 letních vlečných vozů. Jako zajímavost můžeme uvést, že „tramvajová“ elektrina poháněla i výše zmíněný výtah. Bohužel v noci z 26. na 27. července 1927 byla vozovna včetně vozidel zničena požárem. Provoz se podařilo

(MAN) dodány nové motorové a vlečné vozy. Tramvaje sloužily turistům jen v letní sezóně. Rok 1938 byl prvním, kdy se bylo možné svézt i v zimě.

V roce 1969 byl provoz tramvají zastaven z důvodu špatného stavu tratě, obnoven v celé trase byl až v roce 1973 po provedení potřebných oprav. Další přerušení přichází v roce 1985 a opravy trvají až do roku 1990. Po změně politických poměrů je v roce 1992 založena dopravní společnost OVPS (Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz), která provoz na dráze v údolí Křinice převzala. S novým provozovatelem přichází další modernizace zařízení a 1. května 1994 je provoz tramvají znovu obnoven. Zrekonstruována byla vozovna, na její střeše byly instalovány solární panely, které dnes pokrývají zhruba 30 % spotřeby trakční energie. Motorové vozy byly vybaveny rozhlasem pro interní komunikaci. Pravidelný provoz je zajišťován třívozovými soupravami typu Gotha. Ve vybrané dny se však na trati objevují historické tramvaje provozované prostřednictvím spolku Freunde des Eisenbahnwesens-Verkehrsmuseum



Historická souprava vedená vozem č. 5 značky MAN z roku 1928 odjíždí z konečné stanice v lázeňském parku v Bad Schandau. V pozadí čeká na cestující další historická tramvaj - vůz č. 9 z drážďanské Lockwitztalbahn vyrobený v roce 1926.

lová hora Lilienstein. Ale i samotné městečko nabízí řadu zajímavostí. Kromě termálních lázní Toskana Therme je to například volně stojící elektrický výtah. Postavil jej v roce 1904 hoteliér Rudolf Sendig, který chtěl zlepšit přístupnost vilové čtvrti Ostrau. 50 metrů vysoký výtah je v provozu celoročně a představuje nepřehlédnutelnou dominantu labského údolí. Prosklená výtahová kabina se pohybuje v secesní ocelové příhradové konstrukci.

Další technickou zajímavost představuje dráha údolím Křinice, neboli Kirnitzschtalbahn. První úvahy o výstavbě koněspřežné dráhy údolím Křinice se objevují již roku 1870, ale od myšlenky k realizaci uplynulo dlouhých 18 let. Provoz tramvají byl slavnostně zahájen 27. května 1898 a pro jejich pohon byla

obnovit jen díky zapůjčení vozů z tratě Dresden – Radebeul, ale již v roce 1928 byly strojírnu Augsburg-Norimberk



Pravidelný provoz dnes zajišťují modernizované třívozové soupravy typu Gotha. Dráha v téměř celé délce kopíruje silnici.



Výtah spojující centrum Bad Schandau s místní částí Ostrau je od roku 1954 chráněnou technickou památkou.

Dresden. V roce 2002 je trať při povodních zaplavena, stejně jako v srpnu 2010. Druhá povodeň byla ještě ničivější, kromě tratě byla poškozena i vozidla.

Dnes tramvaje jezdí údolím Křinice celoročně, v létě každých 30 minut, v zimě je interval prodloužený na 70 minut. Výchozí stanici najdeme v lázeňském parku v Bad Schandau, jízda končí u Lichtenhainského vodopádu – malého umělého vodopádu z roku 1830. Vydat se odtud můžete například na Schrammsteine nebo Kuhstall. Ale z téměř každé zastávky po trase Kirnitzschtalbahn je možné se vydat na nějaký zajímavý výlet, třeba po vorařově stezce. Historické tramvaje vyjíždějí v roce 2018 na trať 1. a 20. května, 28. – 29. července a 3. října. V těchto dnech se mohou návštěvníci Bad

Schandau svézt třemi historickými tramvajemi: motorovým vozem č. 9 z roku 1926, soupravou MAN č. 5 s vlečným vozem č. 12 nebo motorovým vozem č. 8 z roku 1938.

Do Bad Schandau není daleko, tak sem vyražte třeba poslední červencový víkend, kdy se zde koná tradiční Kirnitzschtalfest.

Text a foto: Michal Roh

Kirnitzschtalbahn	
Délka:	7,9 km (do roku 1969 8,3 km)
Rozchod:	1 000 mm
Napájecí systém:	600 V
Počet výhyben:	2
Počet zastávek:	9
Doba jízdy:	cca 30 minut
Zabezpečení provozu:	žezlo

Den otevřených dveří v České Lípě

9. června 2018 otevřela po deseti letech vagónka v České Lípě své brány široké veřejnosti a dovolila nám nahlédnout do výrobních hal.

Připomeňme, že zdejší vagónka byla založena v roce 1918 pod názvem Severočeská vozovka a strojírna Česká Lípa. Kromě nákladních

a osobních vagónů se zde vyráběly i tramvaje a motorové vozy. Po znárodnění společnosti v roce 1946 se výrobní program Vagónky Tatra zaměřil na nákladní a speciální vozy, které odtud byly exportovány do celého světa. Od roku 1998 je závod součástí společnosti Bombardier Transportation a dnes se zde vyrábějí

vozidla nebo části vozidel pro osobní dopravu.

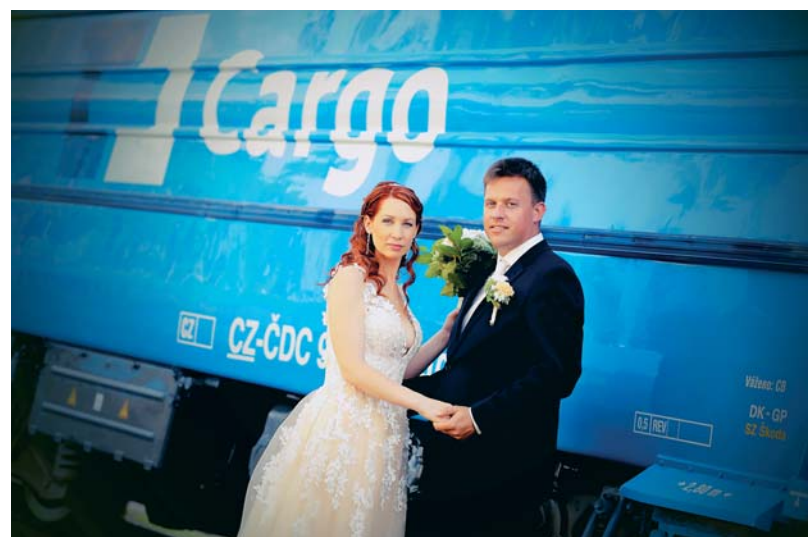
Při exkurzi jsme měli možnost podívat se do svařecské školy, laboratoře, výrobních hal a prohlédli jsme si i lakovnu. Spatřit jsme mohli výrobu projektu M 7 – patrového vozu pro belgické dráhy. V České Lípě se vyrábí jeho spodní část, čela a střecha. Samotný výrobek je 33 metrů dlouhý a převládá se po silnici do jiného závodu, kde se kompletuje na finální produkt. V jiné hale jsme zase mohli vidět projekt Talent 3 určený pro rakouské, francouzské a německé dráhy. Tyto vozy bylo možné vidět i při naší další zastávce v lakovně. Dozvěděli jsme se také, že se v areálu buduje nová, modernější lakovna. Největším dílem, který se zde vyrábí a spojuje laserovým svařováním je bočnice o rozměrech 3,5 x 16 metrů, na které je celkem 33 metru sváru. Tato bočnice je součástí vagónu Regio 2N DD pro francouzské dráhy.

Text a foto: Jakub Dvořák



Ukázka z výroby vozu M7

Foto měsíce



Nevěsta nebo železnice? Tak nazval tuto fotografii Vlastimil Hybrant z Českých Budějovic a my jsme se rozhodli ji vybrat jako foto měsíce června. Ženil se Petr Jelínek ze SŽDC, ale naše laminátka mu v tento slavnostní den ochotně zapózovala.