

Den české logistiky

17. dubna 2018 se v Mladé Boleslavi uskutečnil další ročník Dne české logistiky, tentokrát na téma udržitelnost v logistice. Segment železniční dopravy zde zastupovala pouze jedna firma – ČD Cargo. Bohužel to jen dokresluje současnou situaci a vnímání železnice. A to i v době, kdy by se zdálo, že hvězdy železnici přejí. Ekonomika roste, modernizace silniční infrastruktury neprobíhá odpovídajícím tempem, na trhu práce se nedostává řidičů. V mezích našich možností této situace využíváme.

Vraťme se však na konferenci. Co bylo zřejmé z vystoupení všech řečníků? Snaha o automatizaci a robotizaci procesů a nasazování nových moderních technologií. Potvrdila to i následná exkurze do výrobních prostor automobilky Škoda. V této oblasti bohužel železnice výrazně zaostává. Zatímco železniční dopravci musí řešit problémy, které přináší implementace jednotného evropského zabezpečovače ETCS se všemi negativními důsledky (finanční náročnost, zkrácení vlaků), na silnici probíhá testování autonomních vozidel, řeší se rychlonabíjení elektrovozidel a další alternativní pohony. Ve skladech se objevují drony, které provádějí inventarizaci zásob. Bylo zřejmé, že firmy, resp. celé logistické odvětví řeší svoji budoucnost. My ji také řešíme, pořízujeme interoperabilní lokomotivy, vozy Sggrs jsou důkazem vývoje a nasazení nových technologií. Sami na to však nestačíme. Železnice potřebuje mnohem větší podporu a investice. Nejen do modernizace stávajících koridorů, ale především do výzkumu a vývoje nových technologií. **Michal Roh**

OBSAH

05

60 let od výroby poslední parní lokomotivy

Před 60 lety převzaly tehdejší ČSD poslední parní lokomotivu pro nákladní dopravu řady 556.0.



10

Přeprava stavební techniky

Díky aktivitě regionálních obchodních manažerů jsme realizovali zajímavou přepravu ze Šumperka do Sušice.



22. září 2018 se v Českých Budějovicích, mimo jiné v prostorech zdejšího Střediska oprav kolejových vozidel, uskutečnil **Národní den železnice**. Mezi exponáty, které zde představí ČD Cargo, bude i „laminátka“ S 489.001 v retro nátěru, kterou Jiří Štembírek zachytil s Pn vlakem u zastávky Pouzdřany.

Rašelina z Běloruska

Rašelina je nahromaděný, částečně rozložený rostlinný materiál. Obsahuje převážně organické látky a organické kyseliny. Vzniká v rašeliníštích, které se často lidově nazývají močály, bažiny, nebo slatě. Celosvětové zásoby rašeliny jsou odhadovány na 4 triliony m³. Rašelina je nejranější etapou v tvorbě uhlí, proto také po usušení slouží jako palivo. Dále je využívána v zemědělství a zahrádnictví, pro přípravu léčivých zábalů nebo jako izolační materiál. Zajímavé je využití rašeliny při výrobě whisky, které dává specifické kouřové aroma.

V Čechách má těžba a zpracování rašeliny dlouholetou tradici zejména v jižních Čechách. Již ve třicátých letech 20. století se zde těžila rašelina tzv. borkováním – vyrýpáváním rašeliny rýči nebo upravenými železky do hloubky až tří metrů. Vyrýpané borky se odvážely na trakařích k sušení, kde se stavěly do komínků a po uschnutí se uskladňovaly pro další použití. V roce 1948 byla těžba suroviny soustředěna do národního podniku Rašelina Soběslav. Ten po zavedení nové těžební metody frézováním otevřel nová těžební ložiska a otevřel nové zpracovatelské závody nejen na jihu Čech. Postupně se rozšiřuje i výrobní sortiment o komposty, kůrovo-rašelinové substráty nebo hnojiva. V roce 1988 měla Rašelina již celkem 17 samostatných závodů a její roční těžba předsta-

vovala 303 tisíc m³. V roce 2004 byl dokončen nový výrobní závod v Soběslavi. Velmi důležité bylo rozhodnutí o založení společnosti Rašelina SK s.r.o. v roce 2002 a také vypracování projektu nového výrobního závodu v Bělorusku, jehož provoz byl zahájen v roce 2015. Dodejme, že pro přepravu rašeliny z místa těžby bývaly v minu-

losti využívány úzkorozchodné železnice. Příkladem může být dráha o rozchodu 600 mm v Borkovicích, která byla v provozu až do konce sedmdesátých let minulého století.

Zmenšující se surovinová základna v České republice spolu s dokončením výrobního závodu v Bělorusku znamenala pro firmu nová logistická řešení.

Od počátku byla rašelina do České republiky dovážena nákladními automobily a nutno dodat, že bez větších problémů. O to náročnější úkol stál před pracovníky odboru obchodního managementu, kteří zástupce Rašeliny a.s. zkontaktovali a nabídli jim zajištění přepravy po železnici.

Pokračování na str. 2



Vykládka rašeliny v Soběslavi

Foto: Martin Boháč

Rašelina z Běloruska

Dokončení ze str. 1

„Jednání nebyla jednoduchá, museli jsme zákazníka přesvědčit, že dokážeme nabídnout služby minimálně srovnatelné s přepravou kamiony,“ říká obchodní manažerka ČD Cargo Eva Dudášová. „Než zákazník rozhodl o realizaci zkušební přepravy, uběhl téměř rok,“ doplňuje paní Dudášová. Přeprava prvních čtyř vozů proběhla v srpnu 2017, následovalo vyhodnocení zákazníkem a další precizace technologie. Na přelomu července a srpna jsme v rámci zkoušek převezli dalších deset vozů.

V lednu letošního roku pak byly zahájeny pravidelné přepravy v rozsahu šesti vozů jednou týdně. Ve spolupráci s běloruským partnerem zajišťujeme přepravu rašeliny po silnici z výrobního závodu u města Glinka na překladiště do Brestu a její nakládku do krytých normálněrozchodných vozů ČD Cargo. Tyto vozy jsou následně zařazeny do produktového vlaku Mala-



Train s pravidelným odjezdem z Małaszewicze vždy v neděli večer. Na tomto spoji dojedou zásilky do Ostravy, od-

kud jsou běžnou vlakotvorbou dopraveny do cílové stanice Soběslav. Zde se na VNPK rašelina překládá na ná-

kladní automobily, kterými je přepravena do zpracovatelského závodu. Nutno dodat, že i tato poslední míle

probíhá v gesci ČD Cargo. Během dopoledne je vždy šest vozů vyloženo a mohou se vrátit zpět do oběhu. V některých případech se pro přepravy rašeliny daří využít ložené vozy ve směru na východ, čímž se přeprava ještě více zefektivňuje.

„Zákazník měl na stole řadu nabídek od různých spedičních společností, ale až nabídka ČD Cargo ho přesvědčila o výhodnosti železnice s tím, že významným faktorem při rozhodování o změně způsobu dopravy byla komplexnost nabídky,“ říká Eva Dudášová. ČD Cargo nabídlo skutečně komplexní řešení a ve srovnání se silnicí je přeprava s ČD Cargo i méně legislativně náročná. Důležitá samozřejmě byla i cena. Eva Dudášová ještě dodává: „Akciové společnosti Rašelina zajišťujeme přepravu opravdu na míru, včetně celních služeb při dodeji do Evropské unie.“

Ročně bychom do České republiky měli přepravit cca 14 tisíc tun rašeliny, ale již nyní se rýsují další formy spolupráce spočívající například v zajištění přeprav této suroviny i na Slovensko nebo do Maďarska.

Text: Michal Roh
Mapa: Milan Koska

ČD Cargo pomáhalo při výstavbě mostu

Od 9. dubna 2018 probíhala nepřetržitá výluka tratě mezi Teplicemi nad Metují a Janovicemi u Trutnova. Při výluce byl v km 25,288 postaven zcela nový most. Podívejme se nyní formou krátké reportáže, jak celá akce, k plné spokojenosti zákazníka, proběhla.

13. dubna v ranních hodinách přijela do Teplic nad Metují lokomotiva 742.095 ČD Cargo s jeřábem KIROW KRC 800 z Rakouska. O den později, v 7 hodin byla zahájena nakládka pěti částí nového mostu na vozy Res. Tyto části byly postupně během asi tří týdnů odlity na odstavné ploše na nádraží

v Teplicích nad Metují. První naložená část ve složení jeřáb KIROW + vůz Res + lokomotiva 742.095 odjela z Teplic nad Metují v 9:10 hod., a na místo složení před Adršpachem došla v 9:50 hod. Jeřáb se odpojil a začal skládat betonové části. V 10:20 hod. odjela lokomotiva s prázdným vozem zpátky

do Teplic nad Metují, kam dorazila v 10:40 hod. Tam byl vůz odstaven a přivěšen druhý naplněný vůz Res se zbývajících dvěma částmi mostu. Z Teplic nad Metují odjely v 10:55 hod. a na místo složení před mostem přijely v 11:25 hod. Ve 14:35 hod. byly práce s jeřábem ukončeny a v 15:35 hod. do-

jela souprava zpět do Teplic nad Metují. Poté proběhl posun se soupravou, sestavení vlaku a ještě večer odjel jeřáb zpátky do Rakouska. Další práce již probíhaly s využitím menší stavební mechanizace. Výluka byla ukončena 26. dubna 2018.

Text a foto: Tomáš Ságner



Čekání na vykládku části mostu – čas 9:57 hod.

Souprava tvořená jeřábem KIROW, vozem Res a lokomotivou 742.095 odjíždí z Teplic nad Metují – čas 9:10 hod.

Chvaletické proměny



◀ Chvaletická elektrárna byla vybudována v letech 1973 – 1979 v místech bývalého pyritového dolu. Celkový instalovaný výkon 820 MW tvoří čtyři bloky o výkonu 205 MW. Kromě výroby elektrické energie zajišťuje chvaletická elektrárna také dodávky tepla.

Sbírka: Michal Roh

Z důvodu přetížení železničních ▶ tratí vedoucích ze severních Čech po obou březích Labe bylo rozhodnuto o přepravě uhlí do Chvaletic po vodě. První zkušební plavby proběhly v červnu 1977. V Chvaleticích se uhlí vykládalo kolesovým vykládacím zařízením a po zakrytých pásových dopravnících o délce 6,5 kilometru se dostávalo přímo do kotleny nebo na skládku uhlí.

Sbírka: Michal Roh

◀ V polovině roku 1996 ČEZ pověřil zajištěním přeprav tehdejší České dráhy, a to zejména z cenových důvodů a z důvodu nestálosti vodní cesty. Pro přepravy do Chvaletic (přípojová stanice Řečany nad Labem) byly od té doby netradičně používány vysoko-stěnné vozy řady Eas.

Foto: Antonín Němeček

V loňském roce jsme zákazníkovi, ▶ ve spolupráci se společností Inno-freight, předložili nový projekt na zajištění přepravy i vykládky uhlí, a to v osvědčených „Mountainrech“. Kombinace těchto speciálních kontejnerů s vozy Sggrms, tzv. Innovagony výrazně celou přepravu zefektivní.

Foto: Jiří Štembírek

◀ V elektrárně Chvaletice bylo instalováno unikátní zařízení na vykládku uhlí – rotační výklopník. Železniční vůz najede do výklopníku, hydraulika jej přidrží na koleji a pak se celá kolej otočí vzhůru nohama, přesněji o 170 stupňů a uhlí se gravitací vysype. Vykládka jednoho třicetivozového vlaku trvá dvě až dvě a půl hodiny.

Foto: Michal Roh

V březnu 2018 byl zahájen ověřo- ▶ vací provoz. Souprava je 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 automaticky posune a celý proces se opakuje.

Foto: Michal Roh

◀ Posun s vozy Eas při vykládce byl zajištěn důmyslným lanovým zařízením.

Foto: Michal Roh

Elektrický posunovací robot KR ▶ 100 ovládá dálkově pracovník obsluhy vykládky. Robot disponuje výkonem 2 x 18,5 kW a tažnou silou 110 kN. Na vykládku kontejnerů je nyní zaškoleny dvanáct posunovačů.

Foto: Michal Roh



Představujeme lokomotivy ČD Cargo (5.)

Lokomotivy řady 708

V minulém díle jsme si představili zástupce elektrických posunovacích lokomotiv, řadu 111. Dnes u posunovacích lokomotiv ještě zůstaneme, jen se zaměříme na zástupce diesel-elektrických posunovacích lokomotiv. Mezi těmito lokomotivami panuje u ČD Cargo mnohem větší pestrost, než u elektrických lokomotiv, kde je používána prakticky jen řada 111 na stejnosměrném trakčním systému a 210 na střídavém. Jedním ze zajímavých zástupců dieselelektrických posunovacích lokomotiv jsou dvounápravové lokomotivy pro posun a lehkou traťovou službu řady 708 přezdívané podle typického hrnátého tvaru „lego“, nebo přesněji pro rozlišení od řady 704 „velké lego“.

nají řadu 714 a tato podobnost není náhodná, obě řady jsou totiž stavěny stavebnicovým systémem používaným ČKD v 90. letech 20. století a je u nich namontována stejná kabina strojvedoucího.

Lokomotiva koncepčně vychází z průmyslové lokomotivy T 239.1, je kapotová s věžovou kabinou s diagonálními stanovišti, přístupnou čelními dveřmi z ochozů. Kabina strojvedoucího je vybavena dvojitou tropickou střechou a nedělenými čelními okny, skýtajícími výborný výhled. Pojezd tvoří robustní hlavní rám, ke kterému jsou pomocí kyvných ramen upevněna dvě dvojkolí odpružená šroubovými pružinami s paralelně vedenými kapalinovými tlumiči a s tlapově uloženými



Lokomotiva 708.010 v SOKV Ústí nad Labem

Foto: Michal Roh

Po dobrých zkušenostech s provozem dvounápravových lokomotiv řady 704 se ČD rozhodly objednat nové lokomotivy řady 708, které se od řady 704 hodně odlišovaly. Byly větší, těžší, výkonnější, ale hlavně podstatně lépe vybaveny, a to zejména elektrodynamickou brzdou (EDB). Původně byly určeny pro vozbu osobních vlaků s vozy lehké stavby, ale po odčlenění ČD Cargo všechny přešly do provozu nákladní dopravy. Z celé vyrobené série je pouze lokomotiva 708.014 (později přeznačená na 708.501) mimo vlastnictví ČD Cargo, byla dodána na vlečku firmy ČEPRO ve Střelčicích. Lokomotivy svými tvary velmi připomí-

trakčními motory TE 015C. Čelníky jsou vybaveny deformačními prvky za nárazníky. V přední kapotě je naftový motor LIAZ M 1.2C, přírubově spojený s trakčním alternátorem ČKD Trakce TA 611. Hnací agregát s chlazením je převzat ze sériových lokomotiv řady 714. Zdrojem tlakového vzduchu pro brzdový systém je kompresor 3 DSK 100. Lokomotivy jsou vybaveny vzduchotlakovou brzdou systému DAKO GP s elektrickými ovladači samočinné a přímočinné brzdy. Brzdový systém je doplněn EDB se spádovým režimem pro trvalé brždění a se zastavovacím režimem, dále brzdou parkovací a čistící.



Lokomotiva 708.011 ještě v původním nátěru čeká na svůj výkon ve stanici Vyškov na Moravě.

Foto: Josef Hevera



Lokomotivy řady 708 jsou vhodné i pro vozbu lehčích manipulačních vlaků. Rekonstruovaný stroj 708.703 posunuje ve stanici Blatná.

Foto: Michal Roh

V roce 2010 ČD Cargo ve spolupráci s firmou CZ Loko začalo s modernizací lokomotivy 708.001, z opravy vyjela jako 708.701. Modernizace spočívá v dosazení spalovacího motoru CAT C13, nového mazání

motivu pomocí dálkového ovladače, který je umístěn v ochranné brašně s nosným opaskem a krčním popruhem. Pokud dojde ke ztrátě spojení, lokomotiva zastaví. Pokud dojde k překlopení dálkového ovladače (tedy po-

kud by například strojvedoucí zakopl a upadl), lokomotiva také zastaví. Tím je zajištěna bezpečnost ovládání i pro případy nepředvídaných událostí. Tato technická funkcionality není v ČD Cargo provozně využívána, naopak jiná je situace v privátním sektoru u jiných společností.

Většina strojů řady 708 je používána na dopravu krátkých manipulačních vlaků, svážejších zátěží z jednotlivých železničních stanic nebo pro posun, jejich adhezni vlastnosti z nich dělají ideální lokomotivy pro takovéto určení, kdy dokážou nahradit výkonnější čtyřnápravové dieselelektrické lokomotivy při mnohem nižších provozních nákladech. Jsou rozděleny pod všechna SOKV ČD Cargo, a proto je možné potkat je na různých místech České republiky. Modernizované lokomotivy řady 708 jsou zařazeny pod SOKV České Budějovice, spatřit je lze při výkonech na jihu Čech a při posunu v Praze-Malešicích.



Stanoviště strojvedoucího lokomotivy 708.010

Foto: Petr Říha

Text: Petr Říha

okolků Delimon Rail Jet a nezávislého teplovzdušného topení kabiny Webasto. Provoz spalovacího motoru kontroluje vlastní elektronický řídicí modul, který se chová zcela samostatně vůči řídicímu systému lokomotivy. Na vozidle byl ponechán původní elektronický regulátor GM 16P, řízení otáček spalovacího motoru zajišťuje převodník MP04. Přibyly i další drobnější změny, například dosazení gelové baterie nebo úprava návěšního osvětlení. V současnosti jsou takto modernizovány tři lokomotivy, lokomotivy 708.702 a 708.703 jsou již pro zvýšení komfortu obsluhy vybaveny i klimatizací. Lokomotivy jsou také vybaveny systémem radiového dálkového ovládání DOL 850, které umožňuje obsluhu ovládat lokomotivu i z míst mimo kabinu strojvedoucího. Jak takové dálkové ovládání funguje a jak je zajištěno, aby lokomotiva někdy sama neodjela? Strojvedoucí ovládá loko-

Technické údaje	
Výrobce	ČKD Praha
Rok výroby	1995 – 1997
Vyrobena ks	18
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	Bo
Přenos výkonu	elektrický
Délka přes nárazníky	9 540 mm
Služební hmotnost	34 t
Regulace výkonu	elektronickým regulátorem
Typ spalovacího motoru	LIAZ M 1.2 C [CAT C13]
Jmenovitý výkon	300 kW [328 kW]
Typ trakčních motorů	TE 015 C
Max. brzdná síla EDB	50 kN
Trvalý výkon EDB	470 kW
Trvalá tažná síla	57 kN
Maximální tažná síla	97 kN
Trvalá rychlost	13,2 km/hod
Maximální rychlost	80 km/h

Údaje v hranatých závorkách platí pro řadu 708.7

60 let od vyrobení poslední parní lokomotivy pro nákladní dopravu



Lokomotiva 556.0267 s nákladním vlakem na dnes nevyužívané Kozí dráze, u stanice Jílové u Děčína – duben 1979
Foto: Ladislav Kroul



V květnu tohoto roku uplyne 60 let od ukončení výroby parních lokomotiv v plzeňské Škodovce. Tehdy byla Československým státním drahám předána poslední parní lokomotiva pro nákladní dopravu – lokomotiva řady 556.0 vyráběná od roku 1951.

V průběhu výroby nešla tato lokomotivní řada pozornosti Československého státního filmu, který ji v roce 1955 v instruktážním snímku „Parní lokomotiva“ s patřičným patectvým úvodním textem poplatným své době představil široké veřejnosti: „Mimořádný výkon a krása, dokonalá práce i technický důmysl – to vše je spojeno v mohutném stroji: parní lokomotivě. Ta, kterou vidíte, je jedna z nejnovějších. Vyniká nejen pozoruhodným výkonem, úsporností

a rychlostí, ale i dalšími technickými vymoženostmi, kterými ji naši dělníci a technici vybavili“.

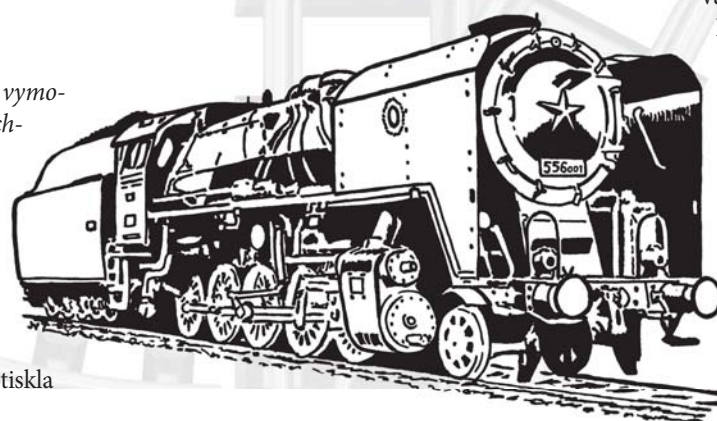
Ponechme nyní stranou budovalatelským nadšením sršící oslavu této lokomotivy, v jejímž textu samozřejmě dostali „dělníci“ přednost před „techniky“, a pohledme do historie této lokomotivní řady, která bez ohledu na politický vývoj otiskla

nesmazatelnou stopu v dějinách naší železniční dopravy.

Rok 1945 znamenal zásadní mezník v existenci celého světa i naší republiky. Skončila 2. světová válka a hospodářství se začalo vzpamatovávat z válečných hrůz. Obrazně, ale i skutečně se začala roztáčet kola výroby a bylo potřeba z dolů do továren přivést spoustu uhlí a po republice dopravit velké množství materiálu a dalšího zboží. Železniční doprava měla z minulosti mnoho lokomotiv, ale mnohým řadám začal díky rostoucímu tempu výroby docházet dech. Lokomotivnímu průmyslu nezbylo než se „plnou parou“ vrhnout do výroby nových lokomotiv, které by již odpovídaly požadavkům moderní doby.

„První vlaštovkou“ v poválečném lokomotivním průmyslu byla zdokonalená řada 534.0, a sice lokomotiva 534.0301 dodaná dne 22. 12. 1945 znárodněnými Škodovými závody jako první lokomotiva po válce. Řada 534.03 známá pod přezdívkou „kremák“ se v prvních letech po válce sice velmi osvědčila, ale přesto i s lokomotivami řady 555.0 a 555.1 postupně přestávala stačit rostoucím nárokům národního hospodářství. K tomu se přidala stále se opožďující elektrifikace tratí a po únorovém převratu i zvýraznění přepravního směru východ-západ. Československé státní dráhy si proto v té době nechaly zpracovat návrhy nových lokomotiv.

Vítězný návrh kolektivu konstruktérů plzeňské Škodovky (od roku 1953 tendenčně přejmenované na Závody V. I. Lenina) pod vedením Ing. Kalčíka předčil všechna očekávání a plně odpovídal úvodnímu komentáři instruktážního filmu. Vznikla moderní parní lokomotiva, u níž byly uplatněny do té doby známé osvědčené konstrukční prvky, ale i poznatky z provozu amerických lokomotiv řady 456.1 a 459.0 dodaných našim drahám v rámci poválečné výpomoci. Vzhledem k základním parametrům byla podle systému konstruktéra Ing. Vojtěcha Kryšpína z pražského ČKD označena řadou 556.0. Návrh lokomotivy byl 8. prosince 1950



„Štokr“ 556.0251 v legendární stanici Jedlová – květen 1979 Foto: Ladislav Kroul



schválen Ústředním ředitelstvím ČSD, 7. února 1952 byla předána první lokomotiva 556.001 a další následovaly.

Lokomotivy měly jednu hnací a čtyři sprážené nápravy o průměru 1 400 mm schopné projíždět oblouky o poloměru 120 m, přední běhoun a mohutný tendr (samostatný vůz se zásobami vody a uhlí) s charakteristickým malým „vykousnutím“ v horní zadní části. Kotel dodával dvojitému parnímu stroji páru o tlaku 18 atmo-

sfér, lokomotiva s tendrem měřila téměř 24 m a vážila 180 tun. Lokomotivy čísel 1 – 80 měly vpředu na kotli velké usměrňovací kouřové plechy, od čísla 81 dostaly již plechy malé. Výjimkou byla lokomotiva 556.020 s atypickými malými usměrňovacími plechy, jejichž spodní hrana sahala až do úrovně kotelního ochozu. K lokomotivám byly dodávány tendry řady 935.2. Jejich výroba však v Tatře Kolín poněkud vázla a některé první lokomotivy se proto k životu probu-

dily s opožděnými tendry až po několika letech. Lokomotiva byla konstruována na spalování méně hodnotného uhlí, kterého bylo potřeba pro požadovaný výkon spálit více, a proto byla již z výroby vybavena mechanickým přikládáním paliva, díky kterému dostala přezdívku „štokr“. Prvních 260 lokomotiv mělo tabulky s označením řady a čísla odlévané, další již smaltované. Lokomotivy byly z výroby dodávány v černé barvě; časem se u lokomotivy 556.0203

objevily usměrňovací plechy, budka a vršek tendru v zelené barvě a u lokomotivy 556.0396 plechy i se strojvůdcovskou budkou v barvě tmavě modré. Škoda, že ČD Cargo žádnou takovou lokomotivu nevlastní. V korporátních „cargových“ barvách by vypadala jistě pěkně.

„Pětsetpadesátšestky“ byly vyráběny až do roku 1958 v šesti výrobních sériích – vždy s nějakým vylepšením – a počet kusů dosáhl úctyhodného čísla 510. Lokomotiva 556.0510 s tendrem



Dobírání vody v Týništi nad Orlicí – lokomotiva 556.510 v srpnu 1978

Foto: Ladislav Kroul



„Štokr“ 556.015 s pískovým vlakem u Českých Velenic – červenec 1979 Foto: Ladislav Kroul



935.2536 byla na ČSD předána 12. května 1958 a dráhy za ni zaplatily 902 675 Kčs. Úplně poslední parní lokomotivou předanou ze Škodovky byla ale 556.0491, kterou dráhy převzaly 21. května 1958.

Lokomotivy řady 556.0 vynikaly svým výkonem kolem 2 000 koní a byly proto nasazovány na ty nejzatíženější úseky a vozily ty nejtěžší vlaky. V padesátých letech se zapojily do politicky motivovaného těžkotonážního hnutí, kdy vozily vlaky i 4 000 tun těžké. Stinná stránka tohoto procesu spočívala v tom, že takový vlak z dynamického ani politického hlediska nebylo možné zastavit, neboť se zpravidla nevešel ani do většiny stanic. Ostatní vlaky včetně osobních tak musely počkat. Lokomotivy přetěžované těmito výkony byly také dříve vyřazovány z provozu pro častější poruchy. Přesto těžkotonážní hnutí přineslo teoretickým v oblasti vlakové dynamiky řadu užitečných zjištění. Absolutní rekord drží lokomotivy 556.0338 a 556.020, které 20. prosince 1958 odvezly z Kojetína do Ostravy vlak o 121 vozech, hmotnosti 8 272 tun a délce 1 800 m, v úseku z Přerova do Hranic na Moravě s druhým postrkem 556.0155. Řada 556.0 se udržela na tratích až do konce parního provozu, k čemuž přispěly i časté poruchy motorových lokomotiv. Ke konci své éry byly lokomotivy 556.0 nasazovány na méně exponované výkony, jako manipulační vlaky nebo vlaky v osobní dopravě. Některé byly poté přeměněny na vytápěcí kotle a několik vyvolených zůstalo zachováno pro budoucí generace jako památka na vyspělost československého lokomotivního průmyslu – za všechny např. 556.036 na Slovensku, 556.0506

v Českých Budějovicích, nebo úplně poslední 556.0510 jako neprovozní exponát Národního technického muzea. „Štokři“ znamenali ve své době absolutní špičku parního provozu a nutno dodat, že některým lokomotivám nových trakcí se nepodařilo řadu 556.0 vždy plně nahradit. Výroba parních lokomotiv měla být v naší republice završena ještě jednou nákladní lokomotivní řadou, a to 569.0, která měla být dodána v letech 1952 a 1953 v počtu pěti kusů. Jejich konstrukce měla zahrnovat do té doby uplatněná

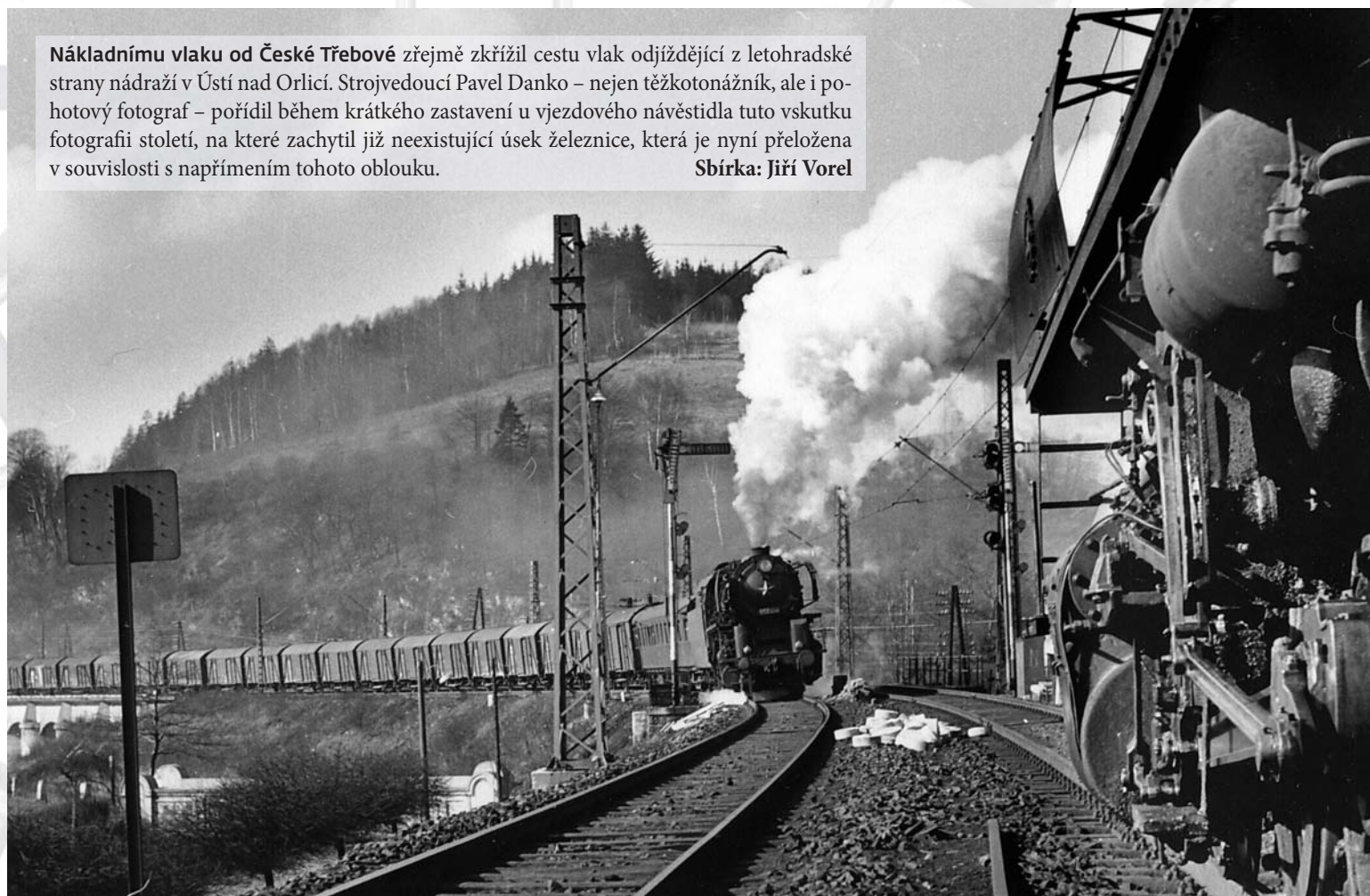
a osvědčená technická řešení a lze se domnívat, že by v parní éře znamenaly totéž, co v dnešní době Vectroni v elektrickém provozu. K jejich výrobě však nedošlo, objednávka byla stornována ve prospěch řady 556.0 a nových trakcí.

Před závěrem si dovoluji pár osobních postřehů k této lokomotivě. Jelikož jsem vrstevník s posledními lokomotivami této řady (jejich výročí mě dostihne v říjnu) a jako malý jsem je na našem nádraží často vídal, do jejich siluety se mi vtěsnil celý můj vztah k železnici a tato lokomotiva mě vlastně provází celým životem. Kdysi jsem v jednom časopisu Železničář z roku 1957 objevil krásný obrázek dvou míjejících se

„štokrů“ a k mému překvapení šlo o fotografii z mého rodného města. Dal jsem si práci a vypátral jsem autora negativu, kterým nebyl nikdo jiný než někdejší těžkotonážník a pětistovkař, nositel Řádu Práce, Řádu Vítězného února, Vyznamenání Za zásluhy o výstavbu strojevodoucí Pavel Danko. Při mé osobní návštěvě, kdy mi negativ půjčil, jsem si mohl pod sklem nočního stolku prohlédnout i všechny jeho řady a vyznamenání. A vyprávěl, jak při jízdách údolím Tiché Orlice vídal v mlžném oparu srnky pasoucí se na loukách, a na můj dotaz, jak volil nastavení rozvodu páry, mi řekl, že podle citu, že to musí být v uších. Když jsem řekl, že bych fotografii

Nákladnímu vlaku od České Třebové zřejmě zkřížil cestu vlak odjíždějící z letohradské strany nádraží v Ústí nad Orlicí. Strojvedoucí Pavel Danko – nejen těžkotonážník, ale i pohotovový fotograf – pořídil během krátkého zastavení u vjezdového návěstidla tuto vskutku fotografii století, na které zachytil již neexistující úsek železnice, která je nyní přeložena v souvislosti s napřímením tohoto oblouku.

Sbírka: Jiří Vorel





Ke konci sedmdesátých let 20. století, kdy už byly všechny výkony v nákladní železniční dopravě na hlavním tahu pokryty elektrickou trakcí, se českořebovské "štokry" dostaly k výkonu už jen v omezené míře. Zde lokomotiva řady 556.0 vypomáhá v lednu 1979 při napěťové výluce v Ústí nad Orlicí, kde právě vysunuje zpod vypnutého trolejového vedení rychlík směrem na Českou Třebovou.

Foto: Jiří Vorel

rád použil na oznámení o promoci, tak ocenil, že studuji, že republika potřebuje vzdělané lidi. A dodal, že nestačí mít jen vzdělání, ale že je potřeba ho umět uplatnit v praxi, že spojení vzdělání a praxe je pro život velice důležité.

Tvar této lokomotivy mi utkvěl v paměti natolik, že lesní útvar na obraze slavného impresionistického malíře Antonína Slavíčka „U nás v Kamenickách“ jsem dlouho považoval za lokomotivu 556.0. Kromě pěkného estetického vzhledu okouzlovaly lokomotivy řady 556.0 i svým akustickým projevem. Zvuk výfuků z komína spolu s unikající párou z válců při rozjezdu nebo při vlastní jízdě v mnohých z nás zanechal hluboký dojem a za tímto parostrojním „koncertem“ zůstala v pozadí i mnohá významná díla vyhlášených hudebních skladatelů. Pro mě, jakožto železničáře a muzikanta, ale jedno hudební dílo opravdu tyto stroje plně vystihuje a při jeho poslechu mi před očima jako na filmovém plátně defilují samé „pětsetpadesátšestky“. Je to ústřední hudba skladatele Jiřího Julia Fialy k filmu „Bylo to v máji“ s Jaroslavem Marvanem, který byl uveden do kin 1. června 1951, tedy v době, kdy výroba prvních „štokrů“ již běžela na plné obrátky. Nezapomenutelná byla i vůně páry z válců ochucená mazacím olejem, doplněná kouřem z komína, kde

jen odborník poznal, zda jde o uhlí z Kladna nebo z Ostravy.

Jako malý kluk jsem si myslel, že tady s námi „štokři“ budou stále a že jejich existence je tak trvalá jako třeba rozchod kolejí. Během času se však pára nad kolejemi stále více rozplývala a místo ní zůstala jen měděná trolej. Ke konci sedmdesátých let jsem stihl ještě nafotit několik parních rekreačních rychlíků, a když jsem v lednu 1979 na kinofilm zaznamenal jednu lokomotivu 556.0 vypomáhající v Ústí nad Orlicí při napěťové výluce a druhou při přetahu zátěže z Polska do České Třebové, pomalu mi docházelo, že končí nejen jedna etapa železnice, ale i v mém životě. Z dosud nepoznaného pocitu smutku nad tím, co se už nevrátí, mi pomohla jedna myšlenka z filmu, který s našimi lokomotivami ani trochu nesouvisí – slova náčelníka Apačů Vinnetoua z posledního příběhu: „Podívejte se k slunci, jak putuje. Každého roku svítí na změněný svět. Jen ten bude žít, kdo se neprotiví novým časům“. Ano, neprotivím se novým časům. Obdivuji jak motorové „bardotky“ s plnými tvary, vrčící „kocoury“, ale i elektrická „esa“, „laminátky“ a v dnešní době i Vectrony v barvách naší společnosti a přijal jsem je jako kdysi kouřící ocelové parní krásky. A všechny ty mašinky s vůní páry s kouzelnou trojicí čísel ve svém

jménu „5-5-6“ na mě z lokomotivního nebe shlížejí a vědí, že v mém srdci mají i s lokomotivami nových trakcí své stálé místo.

Filmem jsme pojednali o kulatém výročí dodávky poslední nákladní parní lokomotivy zahájili, tak ho tímtož médiem i ukončíme. Zmíněný film oslavující ve své době nepřekonatelné parní lokomotivy řady 556.0 byl natočen Studiem populárně vědeckých a naučných filmů pro učiliště státních pracovních záloh Ministerstva pracovních sil. A tak asi nikoho nepřekvapí závěrečný komentář, který mladým pracovní-

kům zaškolujícím se na údržbě a opravách parních lokomotiv vstěpuje „...jak velký význam má každá lokomotiva pro naše socialistické hospodářství, pro zvyšování naší výroby i blahobytu“, a chválí jejich pracovní nasazení cílené na to „...aby také naše lokomotivy dobře plnily svůj úkol, aby spolehlivě jezdily po našich tratích a bezpečně, rychle a včas dopravovaly veškeré náklady“.

Bez ohledu na naše dnešní politicky opačně orientované hospodářství se asi všichni shodneme na tom, že totéž platí i o našich dnešních lokomotivách.

Jiří Vorel



14. července 1977 projíždí lokomotiva 556.0166 s nákladním vlakem po mostě nad tratí bývalé TKPD v Mladé Boleslavi.

Foto: Jiří Kulhánek, sbírka Martin Navrátil

Technické údaje

Lokomotiva řady 556.0 (bez tendru)	
Výrobce	Škodovy závody (Závody V. I. Lenina) Plzeň
Rok výroby	1952-1958
Počet vyrobených kusů	510
Období provozu	1952-1981
Trvalý výkon	1472 kW
Maximální rychlost	80 km/h
Hmotnost ve službě	99 t
Hmotnost prázdné lokomotivy	89 t
Adhezní hmota	84,2 t
Délka přes nárazníky	14665 mm
Minimální poloměr pojižděného oblouku	120 m
Průměr hnacích a spřažených dvojkolí	1400 mm
Průměr běhounů	900 mm
Charakteristika lokomotivy	1'Ep2
Rozvod páry	Heusinger
Dyšna	Kylchap
Počet / průměr válců	2 / 550 mm
Zdvih pístů	660 mm
Přetlak páry	18 bar
Výhřevná plocha	201 m²
Plocha přehříváče	63,3 m²
Plocha roštu	4,34 m²

Tendr 935.2	
Objem uhlí	20 m³
Objem vody	35 m³
Počet náprav / průměr kol	5 / 995 mm
Délka	9570 mm
Hmotnost ve službě	80,8 t
Hmotnost prázdného tendru	31,1 t

Novinky v oblasti tzv. režijek

K prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod (aplikace železniční průkazka – dále jen ŽP, tzv. režijka na In Kartě) poskytovaných ČD pro rok 2018 bylo netradičně zvoleno měsíční období od 1. 5. do 31. 5. 2018.

Mimo délky prolongačního období se mění i výše příslušné prolongační částky pro rok 2018 stanovené Tarifem jízdného a přepravného pro přepravu zaměstnanců akciové společnost České dráhy, zaměstnanců státní organizace Správa železniční dopravní cesty, zaměstnanců Ministerstva dopravy a Drážního úřadu, podílejících se na zabezpečování a provozování drážní dopravy:

- 1 100,- Kč pro zaměstnance
- 600,- Kč pro důchodce a děti
- 1 250,- Kč pro rodinné příslušníky zaměstnanců a důchodců.

Provedením úhrady prolongační částky je prodloužena platnost aplikace ŽP na další období. Pro rok 2018 bylo stanoveno, že do **8. 12. 2018**, tj. do doby počátku jízdního řádu 2018/2019.

Pravděpodobně nejpозději v listopadu 2018 bude ČD vyhlášena prolon-

gace na rok 2019, která bude prodloužovat platnost aplikace ŽP do konce období JŘ 2018/2019.

Prolongační částku lze uhradit u pokladní přepážky ČD s UNIPOK hotově, platební kartou nebo EPIK nebo v e-shop ČD prostřednictvím platební karty nebo účtu ČD Kredit na webové adrese <https://www.cd.cz/eshop/>).

V případě, že není prolongační částka uhrazena do **31. 5. 2018**, bude automaticky nárok na jízdní výhody odebrán od **1. 6. 2018** do dalšího prolongačního období, tzn. do **8. 12. 2018**. In Karta zůstává držitelem. O odblokování jízdních výhod lze během roku požádat na příslušném personálním útvaru dle evidence držitele, avšak za úhradu manipulačního poplatku 300,- Kč za dodatečnou prolongaci (tzn., že držitel uhradí 300,- Kč za dodatečnou prolongaci + příslušnou prolongační částku).

Příplatek do 1. třídy vozové

Při častém použití 1. vozové třídy si držitel ŽP může kromě jednorázového doplatku zakoupit do In Karty u pokladní přepážky ČD s UNIPOK nebo na e-shop ČD i časový doplatek za

podmínek a cen uvedených v platném tarifu TR 10 (čl. 170 – 171 a ceník 2C). Časový doplatek lze zakoupit kdykoli v průběhu kalendářního roku. Aktuální znění tarifu TR 10 naleznete na stránkách osobní přepravy zde: <http://phdi.cdis.cz/pl/cs/cim-se-ridime/tarif-tr-10/-1997/> nebo na veřejném internetu <https://www.cd.cz/info/cim-se-ridime/-25808/>.

Nové časové příplatky

V návaznosti na změnu Tarifu neplatí ŽP ve vlacích, které nejsou vedeny v závazku veřejné služby (komerční vlaky), lanové dráze ČD na Ještěd a pro přepravu zavazadel. Z tohoto důvodu vyhlásily ČD časové příplatky pro držitele ŽP.

Druhy příplatků:

► Časový příplatek pro komerční vlaky a lanovku – za 690,- Kč pro zaměstnance a rodinné příslušníky, včetně dětí 15+ (tj. RP zaměstnanců, důchodců a vdovy, vdovci, sirotci 15+) 350,- Kč pro důchodce a děti, včetně sirotek -15 let (pro příznání levnější ceny u dětí do 15 let je rozhodující věk v okamžiku provádění prolongace).

Bez jeho pořízení je možno komerčními spoji nebo lanovkou cestovat na ŽP pouze po zaplacení jednorázového příplatku za 125,- Kč nebo 5 € (*jednotná cena pro každého cestujícího bez ohledu na věk nebo vozovou třídu*) pro libovolný počet jízd (v době jeho platnosti) držitelů jízdních výhod nebo si zakoupit jízdné podle tarifu TR 10, případně TR 14 na lanovce. Jednorázový příplatek platí vždy od 00:00 hodin prvního dne platnosti do 24:00 hodin následujícího dne.

V případě zaměstnanců ČD Cargo a jejich oprávněných rodinných příslušníků zajistí zaměstnavatel „propłacení“ úhrady časového příplatku pro komerční vlaky a lanovky, a to po předložení dokladu o zaplacení tohoto příplatku na příslušné personální pracoviště O10/1, formou odměny, která co do výše ceny bude odpovídat součtu všech uhrazených příplatků (zaměstnanec i jeho oprávněných rodinných příslušníků).

V případě důchodců ČD Cargo a jejich oprávněných rodinných příslušníků (bývalých zaměstnanců ČD Cargo, kterým zůstal nebo vznikl nárok na zaměstnanecké jízdní výhody při ukončení pracovního poměru datem vzniku společnosti, tzn. od 1. 12. 2007), bude časový příplatek pro komerční vlaky a lanovku poskytnut v re-

žimu důchodců ČD, a.s., tzn. formou benefitu, který má charakter bezplatné jízdenky. Časový příplatek pro komerční vlaky a lanovku bude na In Kartě nahrán automaticky, při úhradě prolongační částky pro rok 2018.

► Časový příplatek pro zavazadla – za 490,- Kč je určen pouze pro zaměstnance. Pro další kategorie držitelů jízdních výhod tento příplatek určen není, nově si zdarma cestovní zavazadla ani kola nepřepraví, musí zaplatit cenu dle tarifu TR 10, stejně jako všichni ostatní zákazníci ČD. Úhradou příplatku není nijak dotčena povinnost zaplatit jednorázové úschovné v úschově během přepravy (UBP) dle tarifu TR 10 ve výši 20,- Kč.

Časový příplatek pro zavazadla zaměstnavatel neproplácí.

Mimo prolongační období, tzn. od 1. 6. 2018, je možné pořízení časových příplatků pouze po uhrazení manipulačního poplatku ve výši 300,- Kč. Časové příplatky mají platnost nikoliv roční ode dne zakoupení, ale ode dne zakoupení do ukončení prolongace, tzn. do 08. 12. 2018.

Další podrobnější informace byly zveřejněny v 8. změně směrnice PERs10-B-2011. Příslušná personální pracoviště O10/1, jsou připravena zodpovědět vaše případné dotazy.

Věra Drncová

Personální oddělení odpovídá

na otázky z oblasti penzijního spoření a životního pojištění

Dotaz: Jsem na rodičovské dovolené a z personálního pracoviště jsem dostala informaci, že mi nebude poskytován příspěvek zaměstnavatele na penzijní spoření, protože nemám žádnou mzdu a není možno zajistit srážku poplatku ve výši 300,- Kč. Je to pravda?

Výplata příspěvku zaměstnavatele dotazující se zaměstnankyně je, byla nebo bude skutečně pozastavena.

S účinností od 1. 4. 2018 byla vydána 8. změna směrnice PERs-35-B-2009 Poskytování příspěvků na penzijní pojištění a doplňkové penzijní spoření.

Do této změny se promítla mimo jiné i úprava Opatření ŘO10 č.16/2016 Opatření k provádění srážek ze mzdy zaměstnanců, kde jsou jednoznačně nastaveny procesy pro případy, kdy není možno ze mzdy zaměstnance stanovené srážky provést.

Každý zaměstnanec má ve smlouvě s penzijním fondem (dřívější smlouvy) nebo penzijní společností sjednaný účastnický příspěvek ve výši nejméně 300,- Kč měsíčně, který mu bude srážěn měsíčně ze mzdy prostřednictvím příslušné mzdové účtárny. Tato podmínka se považuje za splněnou, pokud zaměstnanec doloží potvrzením příslušného penzijního fondu (dřívější smlouvy) nebo penzijní společností zaúčtování předplatného – jednorázového vkladu účastnického příspěvku minimálně na 1 rok dopředu (12 měsíců x 300,- Kč měsíčně = 3600,- Kč) zajišťuje si zaměstnanec úhradu přímo v hotovosti na pokladně příslušného penzijního fondu (dřívější smlouvy) nebo penzijní společnosti, poštovní poukázkou nebo platbou z bankovního účtu.

Výplata příspěvku zaměstnavatele se pozastaví v případě, kdy zaměstnanci není možno stanovený účastnický příspěvek v minimální výši 300,- Kč mě-

síčně zajistit provedením srážky ze mzdy, a to z důvodu:

- mimo evidenčního stavu zaměstnance (mateřská, rodičovská dovolená, neplacené pracovní volno delší než 4 týdny),
- dočasné pracovní neschopnosti, při které nejsou nemocenské dávky vypláceny přímo ČSSZ, a zaměstnanci v důsledku toho nebude možno zajistit srážku ze mzdy,
- nařízeného výkonu rozhodnutí k provádění exekučních srážek,
- zahájení insolvenčního řízení.

V uvedených případech je zaměstnanec povinen si hradit účastnický příspěvek sám (z bankovního účtu, úhradou poštovní poukázky, vkladem hotovosti u příslušného penzijního fondu (dřívější smlouvy) nebo penzijní společností).

Pokud za období, kdy nebylo možno účastnický poplatek zajistit srážkou ze mzdy, zaměstnanec nejpозději do 15. 12. příslušného kalendářního roku platby doloží, personální pracoviště zajistí zpětné poskytnutí příspěvků zaměstnavatele.

Pokud nebudou za dané období v příslušném kalendářním roce platby účastnického příspěvku zaměstnanec ve stanoveném termínu doloženy, ztrácí zaměstnanec na zpětné poskytnutí příspěvků zaměstnavatele za dané období v příslušném kalendářním roce nárok.

Dotaz: Jsem zaměstnanec SŽDC a uvažuji o nástupu k ČD Cargo. Budete mi přispívat na penzijní spoření?

Příspěvek zaměstnavatele na penzijní spoření a životní pojištění se poskytne zaměstnanci ČD Cargo, pokud pracovní poměr trvá nejméně 1 rok nepřetržitě, bez přerušení.

Výjimku tvoří zaměstnanci zaměstnavatelských subjektů skupiny ČD a SŽDC, kteří bez přerušení navazují pracovní poměr s ČD Cargo anebo zaměstnanci společnosti, kteří se do 1 roku od ukončení pracovního poměru vracejí

k ČD Cargo za předpokladu, že mají již ke dni nástupu k ČD Cargo uzavřenu smlouvu s u příslušného penzijního fondu (dřívější smlouvy) nebo penzijní společnosti. Do určené délky pracovního poměru 1 rok nepřetržitě se započítává doba pracovního poměru u zaměstnavatelských subjektů skupiny ČD.

V případě zaměstnanců zaměstnavatelských subjektů skupiny ČD a SŽDC, jsou po doložení nezbytných dokumentů a uzavření dohody poskytovány příspěvky zaměstnavatele od nejbližšího termínu vyúčtování mzdy.

Dotaz: Je pravda, že si můžu navýšit příspěvek zaměstnavatele na penzijní spoření o 750,- Kč měsíčně?

Ano, je to pravda, ale jen si musíme vysvětlit ono „navýšení příspěvku“. Uvedených 750,- Kč je příspěvek zaměstnavatele na životní pojištění – další benefit.

Pokud zaměstnanec splní podmínky pro poskytnutí příspěvku na penzijní spoření a má uzavřenou smlouvu o penzijním spoření a současně splňuje podmínky pro poskytování příspěvku zaměstnavatele na životní pojištění, může si na příslušném personálním pracovišti požádat o převedení (sloučení) příspěvku zaměstnavatele z životního pojištění na penzijní spoření.

Převedení příspěvku je možné i v případě, že zaměstnanec vůbec nemá uzavřenu smlouvu na životní pojištění.

Převod příspěvku ze životního pojištění na penzijní spoření lze zrušit a opětovně si nechat přispívat zaměstnavatelem na životní pojištění.

Dotaz: Pracuji u ČD Cargo již více než rok. Mohu si požádat o příspěvek zaměstnavatele na životní pojištění?

Nabídka produktů společnosti NN Životní pojišťovny N. V., která byla ve společnosti ČD Cargo smluvně zajištěna, byla ukončena k 30. 11. 2016.

Veškeré smlouvy mezi zaměstnanci a NN Životní pojišťovny N. V. uzavřené do 30. 11. 2016 na produkty Kapitálové životní pojištění KZ1C a Kapitálové důchodové pojištění KD1C

zůstávají i nadále v platnosti a zaměstnavatel na ně bude poskytovat příspěvek ve stanovené výši 750,- Kč dle směrnice PERs-34-B-2009 Poskytování příspěvků na životní pojištění.

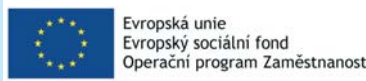
V případě zaměstnanců, kteří u ČD Cargo pracují 1 rok, platí, že jim příspěvek zaměstnavatele na životní po-

jištění může být poskytnut v případě jeho převedení na penzijní spoření, viz odpověď na předchozí otázku.

Případné další dotazy zaměstnanců z oblasti penzijního spoření a životního pojištění zodpoví příslušná personální pracoviště.

Věra Drncová

Zahájeno školení vedoucích zaměstnanců



Společnost ČD Cargo předložila v srpnu 2016 Ministerstvu práce a sociálních věcí České republiky v rámci výzvy č. 043 „Podnikové vzdělávání zaměstnanců“ žádost o podporu na vzdělávání zaměstnanců v oblasti manažerských a měkkých dovedností, technického vzdělávání (svařování a defektoskopie) a specializovaného IT. V lednu 2017 bylo ČD Cargo vyrozuměno ohledně doporučení projektu k podpoře. Celková podpora (dotace) projektu z prostředků Evropské unie činí přes 2 mil. Kč.

Zatímco kurzy svařechů a zaměstnanců v oblasti defektoskopie probíhají v rámci tohoto projektu s názvem „Podnikové vzdělávání ČD Cargo, a.s.“ kontinuálně od zahájení projektu v dubnu 2017, školení vedoucích zaměstnanců pořádá odbor lidských zdrojů teprve od března 2018. Společnost Dopravní vzdělávací institut zvítězila ve výběrovém řízení jednak na svařecké kurzy a periodická přezkoušení svařechů, ale také v oblasti tzv. měkkých a manažerských dovedností. Semináře vedoucích zaměstnanců tedy zajišťuje společnost DVI v tomto případě však prostřednictvím externích lektorek s dlouholetou praxí a vlastními zkušenostmi. Místem seminářů jsou výukové prostory DVI v České Třebové, Ústí nad Labem a Ostravě, které jsou pro účast-

níky dobře dostupné z vlakového nádraží.

Do školení vedoucích zaměstnanců jsou zapojeni všichni ředitelé odborů GR, ředitelé JOS a vedoucí PP a OKV, kde každý absolvuje 5 školicích dní. Školení je tematicky rozděleno do 3 částí „Komunikace, vyjednávání a argumentace“, „Vedení týmu“ a „Psychologie při komunikaci se zaměstnanci“. Je určeno pro vedoucí zaměstnance, kteří již mají vlastní manažerské zkušenosti a jeho cílem je jejich schopnosti a dovednosti zdokonalovat a rozvíjet.

Školení je vedeno převážně koučujícím způsobem a pomocí interaktivních metod. Je využíváno příkladů z praxe, moderovaných diskusí, individuálních a skupinových řešení modelových situací a případových studií. Metody výuky jsou voleny k jednotlivým tématům kurzu s ohledem na charakter obsahu výuky, na dosažení výukových cílů a aktivizaci účastníků vzdělávání. Mají za cíl o problémech nejen hovořit, ale také vést účastníky k přímému jednání, řešení a rozhodování a to na případech, přibližujících se co nejvíce praxi účastníků.

Na zahájení školení byl vždy přítomen ředitel odboru lidských zdrojů Ing. Mojmír Bakalář a zástupce školicí organizace. V době uzávěrky mají účastníci za sebou první část a zatím jsme obdrželi kladné reakce ohledně kvality školení a lektorky Jany Kaněvové. Po skončení školení přineseme v Cargovák další informace a postřehy.

Jiří Koukol a projektový tým

Přeprava stavební techniky ze Šumperka do Sušice

Ve dnech 23. až 27. dubna letošního roku se uskutečnila přeprava stavební techniky – prakticky kompletního vybavení staveniště – ze Šumperka do Sušice. Místní stavební firma, Pavok s.r.o., z Vikýřovic u Šumperka, specializující se na návrhy a výstavbu inženýrských sítí, získala zakázku na vybudování obecní kanalizace v Dlouhé Vsi u Sušice, tedy ve velmi vzdáleném regionu Šumavy.

Na staveniště bylo potřeba přepravit dva speciální nákladní automobily, dvě maringotky, kontejner se stavebním materiálem, přívěs za nákladní automobil naložený stavebními zábranami pro zabezpečení výkopů v ulicích, bagry a malé nakladače („Bobcaty“). Pro takto dlouhý přesun stavební techniky již byla silniční přeprava realizo-

vaná kombinací přesunu po ose a přepravy na podvalových návěsích značně komplikovaná a neekonomická. Proto se firma, oslovená regionální obchodní manažerkou ČD Cargo Drahomírou Churavou rozhodla využít služeb železniční dopravy.

Zvolen byl jednoduchý způsob přepravy skupinou čtyř konvenčních čtyřnápravových vozů řady Res dopravných do cílové stanice běžnou vlakotvorbou. Nakládka proběhla vlastními silami zaměstnanců firmy v pondělí 23. dubna na rampě ve stanici Šumperk a zásilka cestovala přes Zábřeh na Moravě, Českou Třebovou, Kolín, České Budějovice (mimo Prahu) do Horažďovic předměstí a odtud pravidelným manipulačním vlakem do Sušice. Zde byla zásilka vyložena a po šumavských silnicích absolvovala poslední část cesty



Před vykládkou v Sušici

Foto: Jitka Kotálová



Celá skupina všech čtyř vozů během nakládky. V popředí obě maringotky, vpravo oba nákladní automobily Škoda 706 MT

na místo prací, kde by podle plánů měla setrvat celých dvacet měsíců.

Jak již bylo uvedeno, naložena byla pestrá směs silniční a stavební techniky, přičemž asi nejzajímavější byly dva nákladní sklápěcí automobily Škoda 706 MT známé pod přezdívkami „Trambus“ nebo „Mateš“. Historie těchto automobilů sahá až do třicátých let minulého století, kdy je vyvinula mlado-boleslavská Škoda, přičemž označení znamená nosnost asi 70 metrických centů (tedy 7 tun) a šestiválcový naftový motor. Vozy byly pak vyráběny neuvěřitelných téměř padesát let, od roku 1939 až do roku 1988, od roku 1952 pak v novém závodě LIAZ v Rýnovicích u Jablonce nad Nisou. Konstrukce vozu pak samozřejmě byla několikrát modifikována – asi nejvýraznější změnou

bylo zavedení trambusové (tedy bezkapotové) kabiny řidiče v roce 1957, která tomuto automobilu dala charakteristický vzhled na dlouhá další desetiletí – nicméně základní parametry, tedy nosnost 7 tun a šestiválcový naftový motor, si vůz podržel po celou dobu výroby. Vzniklo pak mnoho různých variací od užitkových (hasičské, popelářské) až po verzi tahač návěsů. V roce 1966 vzniká verze 706 MT, která se ve výrobě udržela až do roku 1988, přičemž velkou část produkce tvořily v posledních letech právě trojstranné sklápěčky, mezi něž patří i oba vozy z této přepravy do Sušice. Dle vyjádření majitele firmy jsou oba vozy na stavebních akcích tohoto typu prakticky nenahraditelné, neboť díky svým parametrům nemají problém s průchodností ven-

kovských ulic a uliček a výborně se tak hodí k odvozu vytěžené zeminy z uličních výkopů na skládky nebo i návozu materiálu na staveniště ve stísněných poměrech.

Za zmínku ještě stojí obě maringotky, kterým kvůli nepřekročení maximální ložné výšky musela být demontována kola, jinak žádný z kusů přepravované techniky nevyžadoval při nakládce ani vykládce speciální manipulaci ani speciální železniční vůz. Můžeme tedy říci, že železniční doprava opět prokázala svou použitelnost a konkurenceschopnost při přepravách nestandardních nákladů, které by v případě silniční přepravy vyžadovaly zvláštní podmínky a zacházení.

Text a neoznačené foto: Martin Boháč

Lokomotiva „Class 66“

Tato šestinápravová lokomotiva firmního označení JT42CWR má hodně společného s Modrým tygrem, kterého jsme popisovali v prvním díle našeho volného cyklu, nicméně v mnohém se od něho podstatně liší. To společné lze vyjádřit zhruba tak, že se jedné o šestinápravovou diesel-elektrickou lokomotivu primárně určenou pro těžké nákladní vlaky.

Ale zatímco Modrý tygr zůstal určitým solitérem, a zvláště v Evropě se jedná o vzácnou kuriozitu omezenou jen na Německo, tak z typu „Class 66“ se stal rozšířený typ lokomotiv jezdící u několika dopravců jak ve Velké Británii (odkud pochází i všeobecně používané obchodní označení, odkazující na tamní označení řadou 66), tak v kontinentální Evropě a taktéž v Africe.

Lokomotiva prozrazuje svůj anglo-americký původ už na první pohled. Americkou část – lokomotiva byla ostatně v severní Americe stavěna, a to firmou Electro-Motive Diesel (EMD) – prezentuje pojezd s robustními, ale velmi moderně konstruovanými třinápravovými podvozky s natáčivými dvojkolými pro zmenšení opotřebení kolejnic v oblouku a též pro zvýšení adheze, a především dlouhá nádrž na naftu. Tato část stroje přímo vychází ze severoamerických transkontinentálních lokomotiv. Ale na rozdíl od nich je na tomto pojezdu postavena velmi nízká nástavba, nutná pro splnění velmi omezujícího ostrovního průjezdného profilu. Prvním a největším zákazníkem těchto lokomotiv byla firma English Welsh & Scottish, která vznikla jako nákladní dopravce po privatizaci

Britských železnic. Ta zdědila lokomotivní park ve velmi neuspokojivém stavu, a proto se rozhodla objednat rozsáhlou sérii silných motorových lokomotiv, kterou se stalo 250 lokomotiv právě řady 66. Dalšími dopravci na ostrovech, kteří se stali provozovateli lokomotiv této řady, jsou Direct Rail Services, Colas Rail, Freightliner a GB Railfreight. Vzhledem k velkým počtům vyrobených lokomotiv se tato, původně pro Británii konstruovaná lokomotiva, stala cenově vhodnou i pro dopravce v kontinentální Evropě, kam začala být posléze dodávána v prakticky nezměněném, tedy nízkém provedení, odpovídajícím britskému profilu. I na kontinentu zaznamenala velký obchodní úspěch, a byla – buď přímo, nebo přes leasingové a pronájemské společnosti – dodána dopravcům v těchto zemích: Francie, Polsko, Belgie, Nizozemí, Švédsko, Dánsko, Německo a Norsko, a též do Afriky, do Egypta a v roce 2011 dva stroje dokonce až do Gabonu.

Z výčtu je zřejmé, že do našeho pohraničí si vlaky s ČD Cargo mohou předávat lokomotivy „Class Sixty-Six“ ze dvou zemí, z Německa a Polska, a v obou případech se tak již stalo. Nejdříve, od srpna 2005, tomu bylo v případech kontejnerových vlaků rejdáře Maersk do Rotterdamu a obráceně, jejichž vozbu převzal na německém území vlastní dopravce ERS Railways. Ten v té době disponoval pro dálkové výkony právě jen lokomotivami Class 66, a ty tak byly prvními, které se začaly vyskytovat na vlcích vypravova-



Stroj 66 009 se soupravou výsypných vozů ČD Cargo ložených uhelnými kaly projíždí bývalou pohraniční přechodovou stanicí Lubawka.

Foto: Maciej Mikołajczak

ných a přebíraných ČD Cargo (resp. v tomto případě ještě ČD). ERS v té době disponovalo celkem třinácti lokomotivami tohoto typu, které byly pronajaty od několika leasingových společností. Pět jich bylo od CB Rail, pět od HSBC Rail, dvě od MRCE a poslední byla přes léto 2005 krátkodobě pronajata od belgického dopravce DLC. Výhradní orientaci na motorovou trakci dopravce v té době vysvětloval mnohem snazším mezinárodním provozem než v případě elektrických lokomotiv a taktéž možností manipulovat s vlakem na nezatrolejované koleje terminálů přímo traťovou lokomotivou. Motorové lokomotivy přinesly i jednu novinku do tehdejší přeshraniční technologie v Elbthalu: místo v tradičním Bad Schandau (nebo i Děčíně) byly přepřahy mezi ERS a ČD prováděny v Pirně. A to z důvodu, že zde bylo obrátu mezi vlaky využito k tankování lokomotiv na dostupné čerpací stanici. Tomu byl přizpůsoben

i jízdní řád tak, aby se exportní a importní vlaky v Pirně potkávaly, zpravidla šlo o jednu dvojici vlaků denně.

Druhým a zatím zřejmě posledním případem využití lokomotiv C66 na vlcích ČD Cargo byly vlaky s uhelnými kaly z polského Wałbrzychu do elektrárny Poříčí u Trutnova. Kaly sem byly dováženy od května 2013 do ledna 2015 a na polské straně se v jejich vedení vystřídal hned několik dopravců. Jedním z nich byl Freightliner PL (dceřiná firma britského Freightlineru), který k jejich přepravě po polském území, tedy až do pohraniční stanice SŽDC Královec, využíval právě tyto své lokomotivy. Ty v Podkrkonoší působily opravdu značně exoticky, ale jejich nasazování zde nakonec mělo jen velmi epizodní charakter a trvalo od prosince 2014 do ledna 2015; tím zároveň přepravy kalů přes tento hraniční přechod prozatím ustaly.

Martin Boháč



Lokomotivy ERS Railways 6604 při tankování v Pirně v noci z 1. na 2. srpna 2005

Foto: Martin Boháč

Železniční doprava v zahraničí

S ohledem na to, že se nám v redakci nashromáždilo větší množství zajímavých informací ze zahraničí, rozhodli jsme se v květnu přerušit náš seriál o evropských železnicích a seznámit vás se zajímavostmi z různých koutů Evropy a Asie.

Ekonomický koridor Rusko – Mongolsko – Čína

Mongolský prezident Chaltmágin Battulga a prezident Ruských železnic (RŽD) Oleg Belozеров projednali 2. února 2018 v mongolské metropoli Ulánbátar aktuální otázky týkající se rusko-mongolské spolupráce při rozvoji železnic. Během setkání Oleg Belozеров upozornil na pozitivní výsledky práce Mongolských železnic (MTZ) v roce 2017. Tranzitní zásilk



Těžký nákladní vlak projíždí předměstím hlavního města Ulaanbaatar.

Foto: Michal Roh

kontejnerů přes Mongolsko se zvýšily 2,7krát a produktivita práce se zvýšila o 20 %.

Prezident RŽD informoval prezidenta Mongolska o plánech rozvoje infrastruktury železnic tak, aby se zvládly rostoucí objemy přeprav. Revize hlavních tratí plánovaná v roce 2018 bude dvojnásobná oproti loňskému roku, zatímco modernizace systému řízení dopravy bude dokončena. V důsledku toho se kapacita železnic zvýší o 20 %. Oleg Belozеров uvedl, že hlavní železniční koridor Ulan-Ude – Naushki – Ulan-Bator – Dzamyn-Uud – Erlan byl prioritou při realizaci programu na vznik ekonomického koridoru Rusko – Mongolsko – Čína. Mongolské železnice byly

založeny 6. června 1949 na základě dohody mezi vládami SSSR a Mongolskou lidovou republikou. Každá strana má stejný podíl na základním kapitálu v MTZ (50 % – 50 %). Do července 2004 byly pravomoci akcionáře za Ruskou federaci vykonávány ruským ministerstvem železnic, poté Federální agenturou pro železniční dopravu. Od prosince 2009 vstoupily Ruské železnice do role správce ruského podílu.

Slevy za tiché vlaky by měly být v Evropské unii povinné

Nizozemská vláda se na úrovni Evropské unie domáhá povinného systému bonusů, který podníti výměnu brzdových špalíků u železničních vozů. „Dodatečné vybavení je nákladově nej-

v souladu s právními předpisy Evropské unie. „Nizozemsko se aktivně podílí na snižování hluku. Je to hustě zalidněná země, takže hlukové znečištění je docela důležitou otázkou,“ vysvětlil. „Vlaky jsou druhým hlavním zdrojem hluku v Evropě a 10 % evropské populace je vystaveno silnému hluku z železniční dopravy, zejména nákladní.“ Nizozemsko uplatňuje slevu na provoz modernizovaných nákladních vozů a slevu na provozování tichých nákladních vlaků, což znamená, že se vlak sestává z nejméně devadesáti procent modernizovaných vozů. „Díky těmto slevám jsou náklady na dodatečné vybavení a vyšší provozní náklady kompozitních brzdových špalíků kompenzovány,“ řekl Groot. Nizozemsko od roku 2012 utratilo 45 milionů eur a plánuje vynaložit dalších 800 milionů eur do roku 2030 na řešení hluku ze železniční a silniční dopravy. Účinnost nařízení (EU) 2015/429 je v současnosti hodnocena. Slevy na dodatečně vybavené a tiché vlaky skončí v roce 2021, kdy nová legislativa případně stanoví nový právní rámec. Kromě toho Agentura pro železnice Evropské unie (EUAR) zvažuje stanovení tichých tras, kde budou moci jezdit pouze modernizované vlaky.

Vysokorychlostní nákladní vlak realitou

Společnost Mercitalia, nákladní dopravce italských státních drah (FS), informovala o zavedení první vysokorychlostní nákladní linky nazvané Mercitalia Fast. Zahájení provozu mezi městy Caserta a Bologna je plánováno na začátek října. Nákladní vlak překoná vzdálenost téměř 600 km za tři hodiny a dvacet minut, při průměrné rychlosti 180 kilometrů za hodinu. Vlaky budou v obou směrech odjíždět z terminálů Caserta Marcianise a Bologna Interporto. Služba je určena pro přepravu časově citlivých produktů v krátkých a definovaných časech. Zákazníci jsou předpokládáni z řad expresních kurýrů, logistických operátorů, výrobců a distributorů. „S novou službou Mercitalia Fast budeme využívat vysokorychlostní a vysokokapacitní síť nákladní dopravy,“ zdůraznil Marco



Lokomotiva 740.713 dopravce LTE za Diakovcemi

Foto: Peter Melicher

Gosso, výkonný ředitel společnosti Mercitalia Logistics. „Naším cílem je nabídnout zákazníkům, kteří potřebují zboží rychle, spolehlivě a na určitý čas, službu „šitou na míru.“ Dnes jsme jedinou železniční společností, která tuto službu zaručí. Plánujeme rozšířit nabídku na další terminály v hlavních italských městech, které propojuje vysokorychlostní síť: Turín, Novara, Milán, Brescia, Verona, Padova, Řím a Bari.“

Zboží bude přepravovat vlak ETR 500. Tento vlak se skládá z dvanácti vozů s přepravní kapacitou odpovídající osmnácti nákladním vozům nebo dvěma letadlům Boeing 747 Cargo. Vlaky budou speciálně vybaveny pro přepravu kontejnerů a budou se snadno a rychle nakládat i vykládat. S provozem Mercitalia Fast se emise oxidu uhličitého sníží o 80 % oproti tradiční silniční dopravě. Společnost Mercitalia byla uvedena na trh v lednu loňského roku, kdy došlo k přejmenování společnosti Trenitalia Cargo a ke sloučení nákladních a logistických služeb. Výsledky hospodaření prvního roku společnosti Mercitalia byly zveřejněny na začátku dubna. V roce 2017 bylo dosaženo zisku ve výši 40 milionů eur. Společnost Mercitalia uzavřela smlouvu na dodávku 125 nových elektrických lokomotiv, deseti posunovacích lokomotiv a více než 300 vozů poslední generace pro kombinovanou a konvenční dopravu.

Prepravy ropy do Vlčany

Tať Šaľa – Neded je jednokolejná neelektrifikovaná železniční trať v délce něco přes 19 km. Dopravne na trati sú situované v blízkosti dedín a nesú názov podľa jednotlivých dedín, a to (v poradí od Šaľe do Nededu) Diakovce, Tešedíkovo, Žihárec, Vlčany a Neded. Medzi obcou Žihárec a Vl-

čany je umiestnená zastávka Žihárec, na ktorej v čase pravidelnej osobnej dopravy zastavovali osobné vlaky. Prevádzka na železnici sa začala 17.10.1909. Pravidelná osobná doprava bola ukončená po prvý krát 2. februára 2003, obnovená bola dňa 15. júna 2003 a definitívne zastavená dňa 25. júna 2009 s tým, že potom ZSSK nahradila jeden pár osobných vlakov autobusom a ten definitívne ukončil prevádzku dňa 13. decembra 2010.

Tať je momentálne využívaná takmer výlučne len na prevádzku nákladných vlakov. Jedná sa o nepravidelnú prepravu cisterien ložených pohonnými hmotami pre firmu Jopi Trade Vlčany. Tá patrí medzi obchodníkov obchodujúcich s ropnými produktmi. V súčasnej dobe zásobuje ropnými produktmi viac ako 200 odberateľov. Mesačný obrat podniku je 5 000 000 l motorovej nafty a 1 000 000 l benzínu. Na vozbe ucelených cca 24 – 26 vozňových vlakov sa v posledných 3 rokoch vystriedalo viacero dopravcov, a to konkrétne Lokorail, a.s.; PSŽ, a.s., Petrolsped Slovakia s. r. o., LTE s.r.o – ktoré zabezpečuje momentálne prepravu. V poslednej dobe sa na trati ukázal dopravca CER Sk. Ďalej príležitostne sa na trati ukázal už aj dopravca Express Group, a. s., CARBO RAIL, s.r.o. Ucelené vlaky chodia na trať každých cca 10 – 15 dní. Vlaky sa v ŽST Šaľa delia na dve časti, pretože trať má krátke dopravné koľaje v nákladisku Vlčany (len 211 metrov má koľaj určená na vykládku). Nákladné vlaky pre Jopi Trade začali jazdiť od júna 2011, jednalo sa len o nárazové prepravy do augusta 2014. Pravidelná preprava začala v novembri 2015 a trvá až do dnes.

Michal Vítěz
Peter Melicher

Za vlaky do Národního zemědělského muzea

Rok 2018 přináší nejedno výročí. Kromě 100. výročí založení samostatné Československé republiky je to například i 100 let od založení Národního zemědělského muzea (NZM) v Praze.

Kořeny muzejní sbírky nynějšího Národního zemědělského muzea sahají až k Jubilejní výstavě v roce 1891 a Národopisné výstavě v roce 1895. Soubor předmětů, které zde byly vystaveny, pak tvořil základ zemědělského oddělení, jež bylo součástí Národopisného muzea až do roku 1918. 28. září 1918 byl založen spolek České zemědělské museum a 18. prosince téhož roku byl přejmenován na Československé zemědělské museum, ústav pro studium a povznesení venkova. To bylo přímým předchůdcem nynějšího Národního zemědělského muzea, které sídlí v Praze na Letné ve funkcionalistické budově postavené podle návrhu architekta Milana Babušky v letech 1937–1939.

Kromě mnoha nových a stále se rozvíjejících expozic, jakými jsou např. Zemědělství, Voda v krajině, Gastronomie, Myslivost či expozice Jede traktor (mimořadně největší sbírka historických traktorů u nás), pořádá NZM řadu krátkodobých výstav a interaktivních projektových dnů, zaměřených na tradice českého zemědělství v nejširším kontextu. Jmenujme například oblíbenou akci Letenská husa či Letenské prase, které návštěvníkům přibližují tradiční svatomartinské husí hody či zabijačkové speciality, Bylinkový den či nedávno otevřenou výstavu Krása historické techniky, na níž jsou přestaveny kresby studentů katedry architektury ČVUT.

Ve spolupráci s Klubem železničních modelářů Prahy 7 proběhla v NZM od 10. do 15. dubna výstava Modulové kolejiště. Návštěvníkům a milovníkům železnic a vláček, kterých do muzea zamířily stovky, se představily zejména modely vozidel bývalých Československých státních drah z období od vzniku

Československa až do roku 1992, typické československé vlakové soupravy od lokálky přes rychlík až po těžký nákladní vlak. Provoz zajišťovaly převážně modely parních a motorových lokomotiv a modely motorových vozů a jednotek. Kromě železničních modelů si návštěvníci mohli na modelovém kolejišti prohlédnout i modely automobilů a zejména modely zemědělské a lesní techniky. Kolejiště bylo sestaveno z jednotlivých modulů s ty-



povými čely, délka hlavní jednokolejné tratě dosáhla téměř 60 metrů, s vedlejší odbočnou tratí o délce 10 metrů. Hlavní trať byla ukončena vratnými smyčkami a nechyběly na ní dvě mezilehlé železniční stanice a větší depo s točnou. Hlavní i odbočná trať včetně železničních stanic byly vybaveny zjednodušeným zabezpečovacím zařízením, funkční návěsní soustavou a provoz byl obdobně jako na skutečné železnici řízen výpravčími.

„Jedním z nejstarších modelů je lokomotiva řady 422.0, byla vyrobena ještě za Rakouska-Uherska, u nás dovezla někdy v 70. letech,“ představil jeden z mnoha modelů železniční modelář Zdeněk Pacholík.

Historie železniční dopravy, zejména nákladní, je se zemědělstvím odpradávná velmi úzce spjata. Nejen proto dostali železniční modeláři z Prahy 7 po dvou letech opět možnost ukázat svůj um a své sbírky právě v Národním zemědělském muzeu. Fenomén zemědělství – tak, jak jej návštěvníkům NZM představuje – je široký. Nejde jen o potravinářství, rostlinnou a živočišnou výrobu, je zde také historická technika, lesnictví, krajinářství, vodohospodářství, ochrana přírody a další aspekty, které mají k železnici jako tradičnímu, spolehlivému a ekologickému způsobu dopravy blízko.

Národní zemědělské muzeum není jen v Praze. Má pobočky doslova po celé republice. Na každé z nich vás čeká mnoho zajímavého, co lze objevit a čím se nechat inspirovat.

Text: Lucie Jurigová
Foto: Archiv NZM

Autovlaky na Tauernské dráze

Tauernská dráha patří mezi nejkrásnější horské tratě v Rakousku. Spojuje stanice Schwarzach-St. Veit ve spolkové zemi Salcburk a Spittal-Millstättersee v Korutanech. Pohoří Vysoké Tauery překonává ve sklonech až 25 % a horský hřeben protíná 8 371 metrů dlouhým Tauernským tunelem.

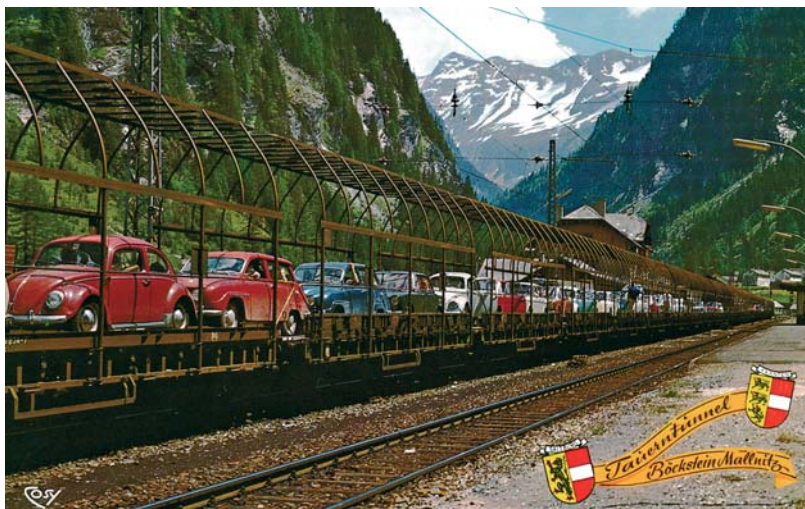
Výstavba tzv. Nové alpské dráhy, spolu s dalšími tratěmi, měla zlepšit spojení přístavu v Terstu s průmyslovým severem Habsburské monarchie a tím zrušit monopol Jižní dráhy na obsluhu Terstu z Vídně (nová trasa byla o cca 200 km kratší). Stavba Tauernské dráhy byla zahájena v červnu 1901, slavnostní zahájení provozu na celé trati proběhlo 5. července 1909. V letech 1933 – 1935 byla trať elektrifikována. S ohledem na sílicí provoz probíhala od roku 1969 přestavba na dvoukolejnou trať spojená s přeložením některých úseků do nové polohy, zejména na jižní rampě, která je od roku 2009 kompletně dvoukolejná. Severní rampa je až na tři kratší dílčí úseky rovněž dvoukolejná. V roce 2004 byly ukončeny rozsáhlé stavební práce zvyšující bezpečnost v tunelu. Při přestavbě došlo ke zkrácení délky vrcholového tunelu z někdejších 8 550 m o 179 m na dnešních 8 371 m. Starý severní portál v Böckstein zůstal zachován vedle nové tratě. Ve stanicích Mallnitz-Obervellach a v Böckstein byly umístěny speciální záchranářské vlaky.

S rozvojem automobilismu se horský masiv Vysokých Taur stával stále větší překážkou. Proto již v roce 1920 byla zahájena přeprava osobních automobilů vlakem, konkrétně v úseku Böckstein (severní rampa) – Mallnitz-Obervellach (jižní rampa). V těchto stanicích stávalo vždy několik plošinových vozů, které

bylo v případě zájmu možné připojit k nákladním nebo osobním vlakům a za vyšší poplatek i k rychlíkům a přepravit je na druhou stranu tunelem. Tyto vozy byly odbavovány na klasické nákladní listy. V roce 1928 byl zahájen provoz autovlaků podle pravidelného jízdního řádu. Autovlak sestával z benzinové lokomotivy VSL 45 a tři vozy podobné železničním vagonům, přibližně půl metru vysoké s ruční brzdou. Najíždělo se na ně přes dřevěný můstek po koleji mezi výpravními budovami v Böckstein a Mallnitz-Obervellach. Tyto vozy již

září, se jezdilo podle jízdního řádu, mimo sezónu se vozy s automobily přivážely k nákladním nebo osobním vlakům. Automobilisté mohli využít až deseti párů vlaků denně, jízdní doba se zkrátila na 18 minut. Novinkou válečného období bylo zavedení celoročního provozu.

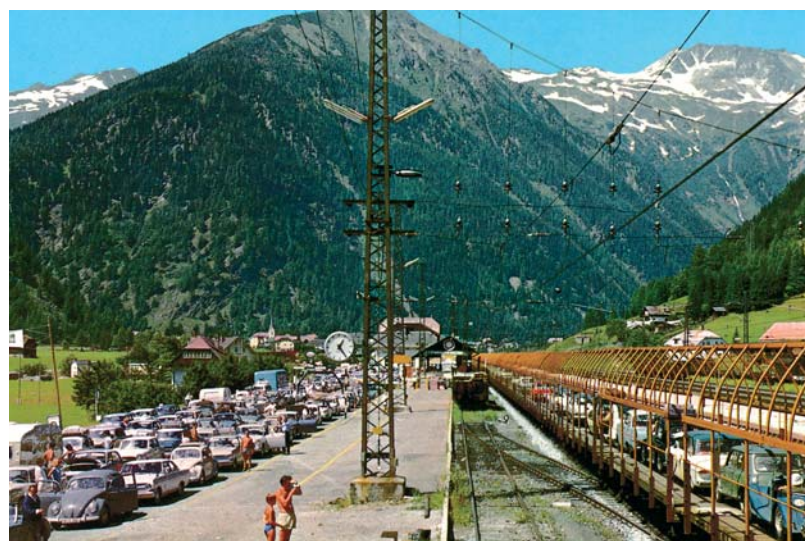
Po roce 1945 se doprava omezila hlavně na vozidla spojenců. Počet soukromých vozidel narůstal jen pomalu. Autovlaky byly provozovány celoročně a poptávka stále rostla. Nasazení elektrických lokomotiv řady 1245 namísto



Před odjezdem ze stanice Böckstein

Sbírka: Michal Roh

měly přechodové plechy, takže nakládaná vozidla po nich mohla najíždět a vyjíždět. Automobily byly na vozech upevněny pomocí těžkých klínů opatřených řetězy. Autovlak se pohyboval rychlostí 30 – 35 km/hod. Doba jízdy byla stanovena na 30 minut, ale ne vždy ji s ohledem na zátěž a slabý výkon trakčního vozidla bylo možné dodržet. Na konci roku 1929 bylo vozidlo vyřazeno a nahrazeno parními lokomotivami. V létě, zpravidla od května do



Zvláště v letní sezóně býval o přepravu v autovlaku velký zájem.

Sbírka: Michal Roh

1280 v roce 1958 umožnilo zkrátit dobu jízdy z 18 na 11 minut. O rok později byly vybudovány nové rampy a velín. V roce 1960 byly vozy NFS (někdejší R vozy) vylepšeny tak, aby cestující mohli zůstat ve svých autech. 25 kg těžké staré klíny s řetězy byly při rekonstrukci nahrazeny lehkými zasouvacími klíny. Odpadlo tak pažení autovozů s ponecháním středového žlabu na skladování nepoužívaných klínů, což bylo nutné před zavedením těchto klínů, protože podkladové klíny byly zavěšené na háčích na vnější straně vozů. U nájezdových vozů se využívaly dva 4osé SS vozy, které se všeobecně dobře osvědčily díky své větší délce nájezdu. Tyto vozy měly kabinu, ve které byli umístěni cestující, kteří naložili svá vozidla do neupravených vozů. Všemi těmito kroky se docílilo zrychlení nakládky a vykládky autovlaků a mohla být zkrácena jejich obrátka. Vybudovány byly i samostatné pokladny pro automobily a semaforey na příjezdových komunikacích. Pro zvýšení kapacity bylo v roce 1959 zřízeno hradlo Böckstein 1 v Tauernském tunelu.



Autovlak v čele s Taurusem 1116.051 odjíždí ze stanic Böckstein – březen 2018.

Foto: Michal Roh

Od roku 1965 byly pro vozbu autovlaků používány elektrické lokomotivy řady 1042 s automatickou střední nárazníkovou spojkou ke zrychlení přepahů vlaků. Každou ze tří existujících souprav autovlaků od té doby tvořilo 30 upravených vozů, jeden nájezdový a výjezdový vůz, jeden nákladní vůz na jednostopá motorová vozidla a jeden osobní vůz pro osoby cestující autobusem, popř. pro cestující na jednostopých motorových vozidlech. Při nasazení všech tří souprav byla kapacita přibližně 400 vozidel za hodinu. Zatímco se na každém nádraží nacházel jeden vlak k nakládce, popř. k vykládce, byl třetí vlak

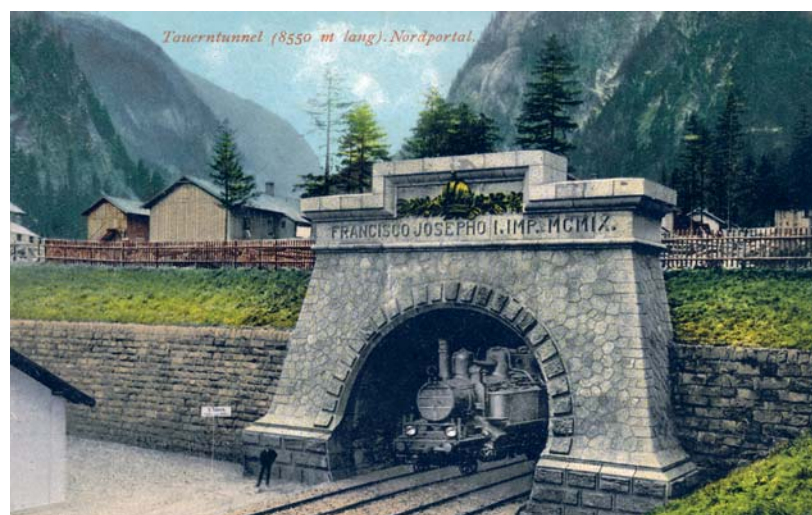
1975 znamenalo snížení poptávky po přepravě autovlaků, což dokládá následující statistika:

Rok	Počet vlaků	Přepraveno
1947	100	3 900
1955	7 422	63 094
1960	10 475	162 662
1965	16 542	550 408
1975	23 885	756 251
1978	18 377	369 012

V roce 1989 byly vozy pro přepravu automobilů vyrobené v letech 1939 – 1944 na konci své životnosti. Proto bylo u firmy SGP objednáno 54 vozů pro přepravu automobilů, 5 nájezdových vozů a 2 vozy pro motorky. Tyto vozy se používaly až do roku 2006. Ve vedení autovlaků se vystřídaly lokomotivy různých řad – 1043, 1110.0., 1110.5., 1044, 1142 a také 1042.

I dnes představuje autovlak zajímavou alternativu pro přepravu do Korutan, i přesto, že Tauernským dálničním tunelem je to možná rychlejší a levnější. Autovlakem je možné bez dálniční známky přepravit automobily, motorky, ale i autobusy. Z obou koncových stanic odjíždějí autovlaky každou hodinu. Bohužel od roku 2001 nemohou cestující zůstat ve svých automobilech a musí si přejít do připojeného osobního, někdy patrového vozu. Cesta již proto není tak dobrodružná jako v minulosti, kdy po vjezdu do tunelu silně vzrostla hladina hluku a ponořili jste se do absolutní tmy. I tak však svezení stojí za to.

Michal Roh



Severní portál Tauernského tunelu na pohlednici odeslané v roce 1914...

Sbírka: Michal Roh



... a stav v březnu 2018. Na koleji v tunelu je odstaven speciální záchranářský vlak.

Foto: Michal Roh

Foto měsíce



Nočních snímků nám do redakce nepřichází mnoho, proto jsme jako foto měsíce dnes vybrali snímek Vítězslava Klozika, který nám zaslal na facebook. Je na něm zachycena lokomotiva 771.182 na záloze v Ostravě, na levém nádraží.