Cargovák

04
2018

Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Cargovák na internetu

Pravidelní návštěvníci internetových stránek www.cdcargo.cz již určitě zaregistrovali, že je zde volně ke stažení náš interní magazín. Najdete jej v sekci „Tiskové centrum“. K tomuto kroku nás vedla celá řada e-mailů a žádostí na facebookovém profilu. Mimochodem ten doznal také určitých změn a budeme rádi, když se přidáte k jeho pravidelným návštěvníkům. Těšit se budeme i na komentáře k jednotlivým příspěvkům.

Po loňských pozitivních ohlasech na publikaci k desátému výročí vzniku ČD Cargo, se letos můžete těšit na dílo rozsahem sice menší, ale neméně zajímavé. Týkat se bude našich nejmodernějších lokomotiv – Vectronů. Pokud byste se nám chtěli pochlubit se zajímavými fotografiemi těchto strojů, pošlete nám je na adresu michal.roh@cdcargo.cz. Můžete tak rozšířit řady našich přispěvatelů.

Líbí se vám stolní kalendář ČD Cargo na letošní rok? Byl vytvořený ze snímků zaslaných nám v rámci fotosoutěže „Život v ČD Cargo“. Pro velký úspěch této soutěže připravujeme nejen pro naše čtenáře a zaměstnance další fotosoutěž. Čekat na vás budou opět zajímavé ceny.

Věříme, že zajímavé informace naleznete i v tomto čísle Cargováku. Produktový vlak Dracula oslavil své první narozeniny, ale objemem přepraveného zboží již dávno není „mimino“. Informovat vás také budeme o personálních změnách ve vedení společnosti. Uvnitř najdete i aktuální organizační strukturu ČD Cargo. Za redakci Cargováku přeje příjemné počtení

Michal Roh

OBSAH

04
Představujeme lokomotivy řady 111
Bez "žehliček" řady 111 si nelze představit práci na seřaďovacích nádražích.

06
Přepravy mezi Čínou a Evropou
Pokračujeme v popisu historie a současnosti přeprav mezi Čínou a Evropou.

Akciová společnost, ČD Cargo přechází na **progresivní technologii vykládky energetického uhlí na vlečce Elektrárny Chvaletice**. Dohodla se s vlastníkem elektrárny Sev.en EC, a.s. a dodavatelem technologie na vybudování nového vykládacího zařízení pro vykládku energetického uhlí. Asi největší zájem budí robot určený pro posun s vozy při vykládce. Nese jméno **Golem**. Podrobnější informace o přepravě uhlí do Chvaletic a o novém způsobu vykládky přineseme v dalším čísle Cargováku. **Foto: Michal Roh**

Úspěch vlaku Dracula

Na začátku letošního dubna uplynul rok od jízdy prvního vlaku Dracula. Spojuje jihomoravskou metropoli Brno s rumunskou pohraniční stanicí Curtici. Dracula patří do sítě produktových vlaků ČD Cargo, mezi jejichž přednosti patří zejména rychlost přepravy, vysoká kvalita a příznivá cena. Rozhodli jsme se čtenářům Cargováku Draculu představit blíže a oslovili jsme produktového manažera Ing. Daniela Zajka ze společnosti CD Cargo Slovakia, která tento projekt zastřešuje.

Ing. Daniel Zajko Foto: Archiv Daniela Zajka

Kolik vlaků Dracula bylo za rok jeho existence vypraveno a kolik to znamená vozů a zboží?

Bolo to presne v pondelok 3. 4. 2017 podvečer, keď bol z Brna vypravený prvý oficiálny pravidelný vlak ČD Cargo Dracula. Odvtedy som ich napočítal dohromady 152 smerom do Rumunska a 153 smerom do Brna, čo je počet plne zodpovedajúci nastavenej frekvencii troch obratov vlaku týždenne. Do 152 vlakov smerem do Rumunska sa zmestilo dohromady 3 225 ložených vozňov, čo predstavuje priemer vyše 21 vozňov na každý vlak. Ešte zaujímavejší je údaj o dĺžke vlako. Dracula asi jako jediný vlak na koridore RFC-7 má plánovaný normatív dĺžky vlaku až 680 metrov. V priemere bol tento normatív využitý na 86,2 %, čo je zhľadiska , že sa jedná o systémový vlak, výborný ukazovateľ. Smerom do Česka je to podobné, keďže takmer všetky vozne s,a či už ložené alebo prázdne, museli aj vrátiť naspäť. Myslím, že sú to zaujímavé čísla, na základe ktorých môžeme hovoriť o úspešnom projekte.

Kterých zásilek bylo nejvíce?

Vlak Dracula bol projektovo pripravovaný predovšetkým pre 3 základné komodity = automobily Škoda Auto, cestné návesy prepravnej spoločnosti LKW Walter a drevo pre spracovateľov v Rumunsku. Vzhľadom na problémy s preberaním vozňov s drevom v pohraničnej stanici Curtici sa napokon musel vlak orientovať na prvé dve hlavné komodity, ku ktorým sa postupne pridávali ďalšie. Reálne počas prvého roka bolo zastúpenie cca. 41 % autovozne, cca. 37 % vozne s návesmi a zvyšok ostatné komodity a zásielky. Smerom z Rumunska sa ložené vozia predovšetkým návesy, príležitostne iný tovar.

Co jízdě prvního Draculy předcházelo?

Projektový tím ČD Carga musel riešiť všetky technologické a obchodné otázky, aby to celé fungovalo správne. Ako najvýznamnejšie prvky by som asi spomenul technológiu prechodu záťaže v Brne medzi vlakmi Dracula a vlakmi do a z Rostocku, objednávku trás vlakov vo vzťahu ku koridoru RFC-7, objednanie kapacít tzv. slotov v prekládkových terminálach, technológiu spracovania vlaku a jeho obratu v pohraničnej stanici Curtici (ktorá sa s odstupom času javí ako najcitlivejšie miesto prepravného reťazca), systém dodaja a zberu prázdnych autovozňov u rumunského zákazníka, ucelený systém komunikácie s jednotlivými prepravnými partnermi a zákazníkmi, a to počnúc objednaním kapacít vlaku, cez spracovanie sprievodnej dokumentácie až po systém informovania zákazníkov o pohybe vlaku a o vzniku mimoriadností, atď.

Pokračování na str. 2

Úspěch vlaku Dracula

Dokončení ze str. 1

Rád by som pri tejto príležitosti vyzdvihol profesionálny prístup zamestnancov ČD Carga a partnerov, ktorí na riešení vyššie uvedených problematík úspešne participovali. Za všetkých by som spomenul kolegov z odboru obchodu konkrétne automotive a kombi, ktorí urobili asi to úplne najdôležitejšie – presvedčili najvýznamnejších zákazníkov, že to bude výborný produkt.

Jakým způsobem je jízda vlaku organizována?

Vlak sa v Brne zostavuje zo zhromaždenej záťaže podľa pokynov Zákazníckeho centra ČD Cargo, a to na základe aktuálnej prevádzkovej situácie. Následne je jeho jazda dispečersky riadená v súlade s trasami podľa GVD. Na celej trase Brno – Curtici vlak využíva jedinú lokomotívu ČD Cargo (zväčša eso rady 363.5), výkon rušňovej čaty zabezpečujú naši partneri tak, že sa rušňovodiči striedajú iba jeden krát v pohraničnej stanici Štúrovo. V ideálnom prípade vlak zastavuje iba z dopravných dôvodov a trasu jedným smerom by mal stihnúť prejsť za cca. 14 hodín, na čo stačia dvaja rušňovodiči. Stanica Curtici sa na príchod vlaku pripravuje niekoľko hodín vopred prostredníctvom plánovania vlaku v rumunskom systéme správcu infraštruktúry Imcom. Smerom späť sa vlak začína zostavovať po vyložení a naložení cestných návesov v termináli kombinovanej dopravy v Curtici. Obrat vlaku v Rumunsku trvá cca. 12 – 16 hodin.

Automobily tvoří významnou část zátěže vlaku Dracula. **Foto: Peter Melicher**

Zaujímavosťou je, že po celý čas jazdy je Dracula okrem bežnej prevádzkovej starostlivosti aj pod „dohľadom" GPS jednotiek umiestnených na vozňoch, aby informácie o jeho pohybe a polohe boli presné a včasné.

Co musí udělat klient, který se rozhodne Draculu využít?

Je to jednoduché. Ak sa zákazník rozhodne prejaviť dôveru produktu Dracula, stačí pri podaji zásielky správne vyplniť príslušné údaje v sprievodnej dokumentácii a o všetko ostatné sa už postará ČD Cargo so svojími partnermi. Dopraví zásielky do Rumunska rýchlo a za prijateľných cenových podmienok, bez ohľadu na to, o aký tovar sa jedná. Komplexný informačný servis podľa požiadaviek zákazníka je samozrejmosťou.

A jak vidí Draculu obchodní manažer Ing. Tomáš Pisinger?

Zavedení vlaku hodnotím jednoznačně pozitivně. Podobné vlaky mají šanci na úspěch jen tehdy, pokud jezdí rychle a pravidelně. Díky tomu, že v případě Draculy spojilo síly více „komodit", tak se podařilo zajistit dostatek zátěže pro tři páry vlaků týdně. Zákazníci v „intermodálu" jsou však hodně nároční a neustále nás srovnávají se silniční dopravou, proto musíme usilovat o ještě vyšší kvalitu. Zvláště v opačném směru z Curtici do Brna je nutné dořešit problémy se shromažďováním zátěže. S vlakem Dracula jsme propojili další systémové vlaky a nabízíme tak komplexní řešení včetně zajištění terminálových služeb.

Michal Roh

Klimatizace u hnacích vozidel ČD Cargo

Klimatizační jednotka na lokomotivě řady 363.5 **Foto: Michala Bílková**

Mezi pevnou základní součást vybavení stanovišť strojvedoucího moderních hnacích vozidel patří klimatizační jednotka, která v teplých a parných dnech poskytuje obsluze vozidla potřebný teplotní komfort. Starší lokomotivy toto praktické zařízení od výroby nemají instalované.

V případě lokomotiv ČD Cargo je snaha toto změnit. V současné době je již třetina počtu provozních lokomotiv vybavena klimatizací. Prvotní pozornost byla věnována vozidlům, u kterých z povahy nasazení bylo nutné zlepšit teplotní podmínky na stanovišti obsluhy, tedy především u elektrických lokomotiv. Následně se pak montáže realizují i na ostatních strojích, včetně dieselových. U lokomotiv řady 122/123, 210, 709, 730, 751 a 771 se zatím v krátkodobém horizontu s instalací klimatizací na stanoviště strojvedoucího nepočítá. Jednak jde o řady zastaralé, kde je předpoklad postupné redukce provozního nasazení (řady 122/123, 730, 751) nebo jde významově o malou početní skupinu. V roce 2018 je naplánována montáž klimatizační jednotky do 34 lokomotiv, kdy v převážné míře jde o navazující sériovou instalaci do dalších lokomotiv. Nově se zahájí zástavba klimatizace u lokomotivní řady 111 a 743.

Instalace zařízení probíhá zejména při přistavení vozidla do plánované revizní opravy, v krajních případech v SOKV. V takových případech vždy celou práci provádí smluvní dodavatelská společnost, neboť ČD Cargo nedisponuje k tomu odborně způsobilým personálem, navíc vybaveným potřebnými certifikáty. Jiná je situace v zajištění běžné servisní činnosti, kde ČD Cargo nově disponuje proškolenými a oprávněnými zaměstnanci. V tomto směru bylo zakoupeno i potřebné technologické vybavení.

Před vlastní montáží klimatizace je zapotřebí zpracovat výkresovou technickou dokumentaci finální zástavby na stanovišti, bez níž by nemohl proběhnout schvalovací proces. Na lokomotivy se vztahují přísné požadavky, zejména z důvodu bezpečnostního hlediska, a proto i klimatizace spolu se zástavbou musí drážním podmínkám odpovídat. Pokud prototypová instalace na vozidlo spolu s praktickým funkčním testem je zdařilá, je zahájeno sériové dosazení klimatizace na stanoviště strojvedoucího u dalších lokomotiv téže řady.

Hlavní částí klimatizace je tepelný výměník, ve kterém je ochlazován vzduch k dosažení požadované teploty a odváděna ochlazováním kondenzující vlhkost. Další částí je systém, který odvádí odebrané teplo vně klimatizovaného prostoru prostřednictvím chladicí kapaliny cirkulující v potrubí a ochlazované v chladicí jednotce. Na stanovišti strojvedoucího je kromě ovládací části umístěna koncová část klimatizačního zařízení – výdechy v podobě podstropního panelu nebo v provedení na stěně stanoviště. Jednotka pracuje v automatickém provozu s možností nastavení teploty, rychlostií ventilátoru a přisávání čerstvého vzduchu. Rychlost dosažení požadované teploty je závislá na typu vozidla, nastaveném rozdílu teplot při spuštění chlazení a především chladicím výkonu jednotky.

Zdeněk Štěpánek

Organizační a personální změny ve společnosti

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 289. zasedání konaném dne 27. března 2018 odsouhlasilo s účinností od 1. dubna 2018 v pořadí 63. změnu interní normy ORz3-A-2007 „Organizační řád ČD Cargo, a.s.".

Obsahem této organizační změny je

1. Nově zřízena pracovní pozice Výkonný ředitel (VŘ), kterému náleží vykonávat rozhodnutí orgánů společnosti, podílet se na strategickém směřování společnosti, provádět výkon běžných činností při řízení společnosti a vykonávat působnost svěřenou mu představenstvem společnosti; výkonný ředitel bude v rámci své působnosti koordinovat činnost finančního, obchodního a provozního úseku a dalších vedoucích zaměstnanců v přímé řídící působnosti představenstva společnosti.
2. Přesun činností zajišťování přeprav východ západ z působnosti Kanceláře obchodního ředitele (KOŘ) do nově vytvořeného oddělení východních přeprav (O6/6) v působnosti odboru obchodu (O6).

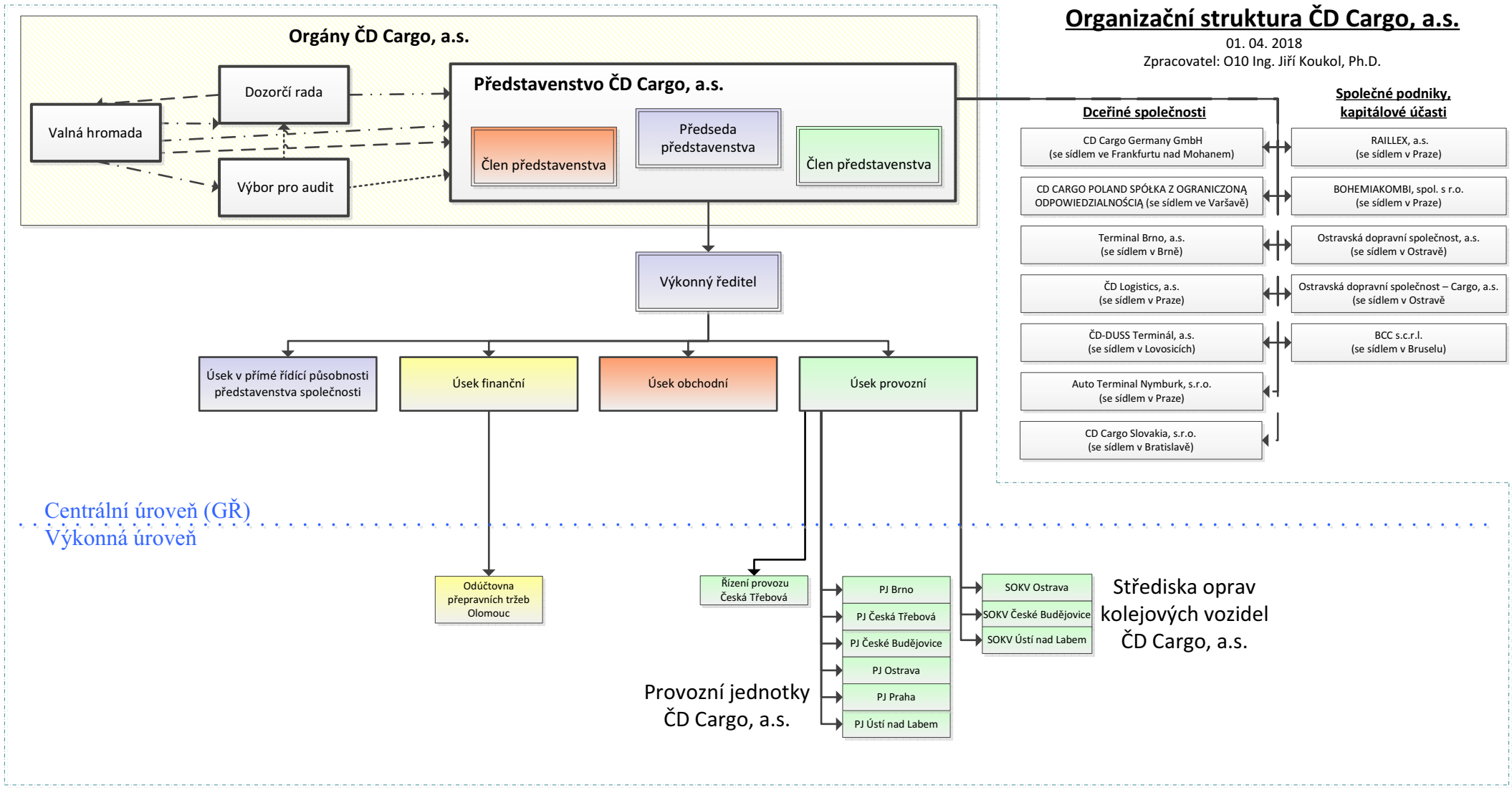
V návaznosti na výše uvedenou organizační změnu představenstvo ČD Cargo, a.s., projednalo a přijetím usnesení č. 2841/2018 schválilo personální změnu, a to:

- ke dni 31. 03. 2018 odvolat z pracovní pozice ředitele odboru ekonomiky a finančního řízení (O1) pana Ing. Tomáše Tótha
- s účinností od 01. 04. 2018 pověřit Ing. Tomáše Tótha vedením odboru ekonomiky a finančního řízení (O1)
- s účinností od 01. 04. 2018 obsadit do pracovní pozice výkonného ředitele (VŘ) pana Ing. Tomáše Tótha.

Organizační struktura ČD Cargo, a.s.

01. 04. 2018

Zpracovatel: O10 Ing. Jiří Koukol, Ph.D.



Vysvětlivky / poznámky:

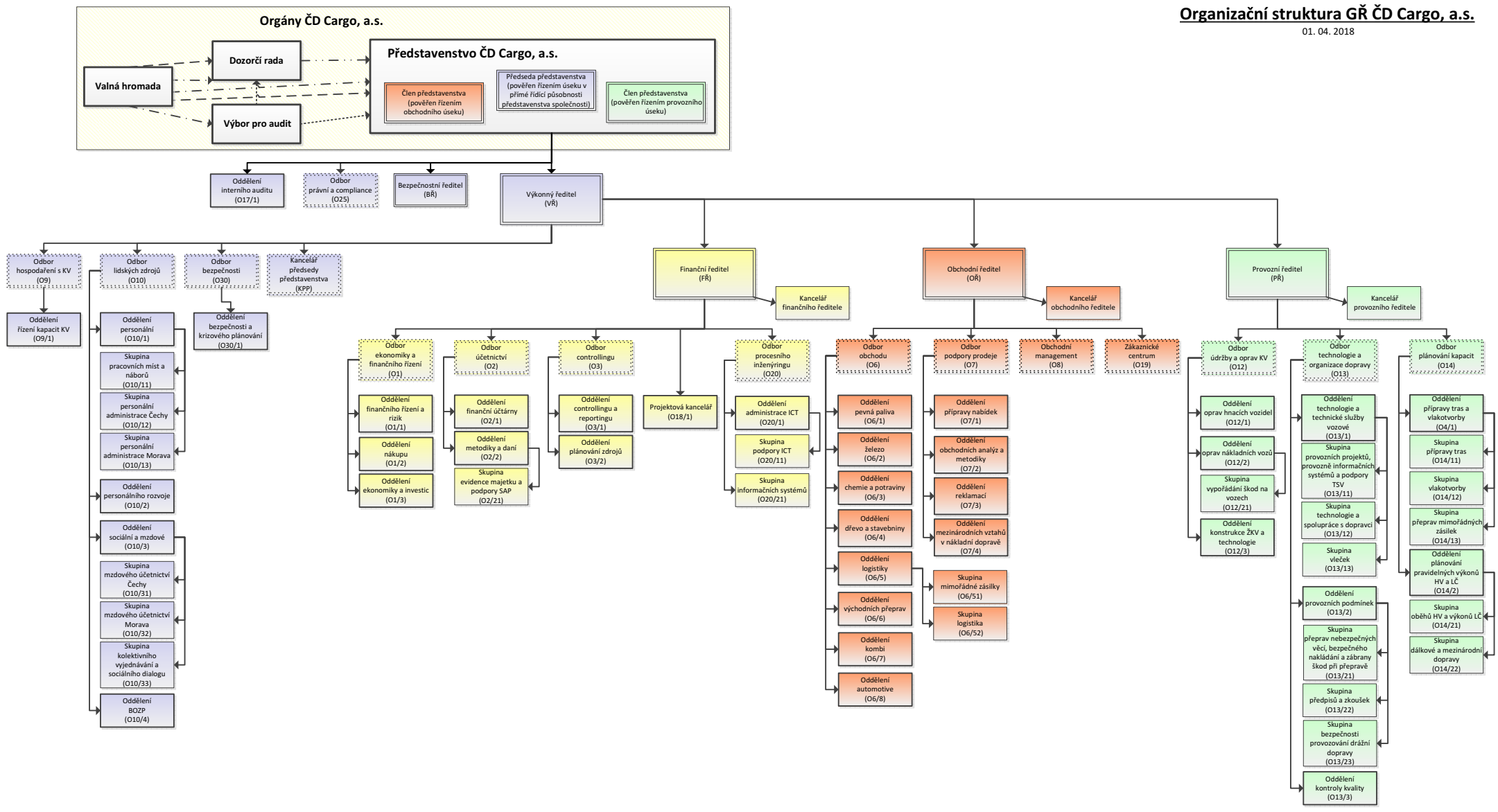
Řídící vztahy

Usnesení — Volba, jmenování — Doporučení, podpora — Přímá řídící působnost — Řízení dceřiných společností a společných podniků — Kontrolní činnost, vyjádření — ČD Cargo, a.s.

Finanční ředitel přímo řídí Odúčtovnu přepravních tržeb Olomouc.
Provozní ředitel přímo řídí Provozní jednotky ČD Cargo, a.s.
Ředitel O12 přímo řídí Střediska oprav kolejových vozidel ČD Cargo, a.s.
Ředitel O14 přímo řídí Řízení provozu Česká Třebová.

Organizační struktura GŘ ČD Cargo, a.s.

01. 04. 2018



Vysvětlivky / poznámky:

Řídící vztahy

Usnesení — Volba, jmenování — Doporučení, podpora — Přímá řídící působnost — Řízení dceřiných společností a společných podniků — Kontrolní činnost, vyjádření

Odbor GŘ ČD Cargo, a.s. — Úsek v přímé řídící působnosti představenstva společnosti — Úsek provozní — Úsek obchodní — Úsek finanční

Finanční ředitel přímo řídí Odúčtovnu přepravních tržeb Olomouc.
Provozní ředitel přímo řídí Provozní jednotky ČD Cargo, a.s.
Ředitel O12 přímo řídí Střediska oprav kolejových vozidel ČD Cargo, a.s.
Ředitel O14 přímo řídí Řízení provozu Česká Třebová.

Představujeme lokomotivy ČD Cargo (4.)

Lokomotivy řady 111

Nejen velké traťové lokomotivy jsou potřeba v provozu ČD Cargo. Než potkáte vlak vedený silnou traťovou lokomotivou ČD Cargo, je za tím množství práce spousty lidí za pomoci různé techniky. Některé vlaky se sestavují z relací, které se sjíždějí z různých směrů, jiné je třeba naopak rozřadit do nových vlaků na různá místa určení. To je práce pro menší lokomotivy zvané posunovací, jejichž zástupcem jsou i lokomotivy řady 111, dříve E 457.1.

Jsou přezdívané podle charakteristického tvaru „žehlička“, podle způsobu regulace „tyristorka“, nebo taky „pomeranč“ podle oranžového nátěru některých lokomotiv. Můžete je potkat na stejnosměrné trakční soustavě v každé větší železniční stanici, kde dochází k rozřazování vozů. **Lokomotivy řady 111 jsou nástupci lokomotivní řady 110**, která se sice v provozu osvědčila, ale technická úroveň její elektrické části s rozvojem polovodičových prvků rychle zastarala. Jejich regulace výkonu totiž byla ještě odporová, takže pro časté rozjezdy a brzdění posunovacích lokomotiv velmi nehospodárná. Koncepce nové lokomotivy s polovodičovou regulací byla nejprve v roce 1979 vyzkoušena při rekonstrukci stroje E 458.0012 poškozeného požárem. Po přestavbě byla zkušební lokomotiva ověřována na posunu v ostravském uzlu a vykazovala úsporu elektřiny až 50 % oproti lokomotivám s odporovou regulací výkonu. Tato lokomotiva byla označena E 457.0001 (112.001-3). Zrušena byla v roce 1996 a v roce 2001 sešrotována.

Sériové lokomotivy řady 111 se začaly vyrábět v roce 1981, celkem bylo do roku 1982 vyrobeno 35 kusů, a tyto lokomotivy se staly prvními sériově vyráběnými lokomotivami ČSD s pulsní regulací výkonu. Od prototypu se řada 111 liší pouze řadou drobných změn. V mechanické části je lokomotiva téměř shodná s řadou 110, rozdíly jsou patrné pouze v designu světel a dalších drobných detailech, např. madlech na kapotách. Pod kapotami je hlavním rozdílem mimo elektrickou část dosazení druhého kompresoru 3 DSK 100. Lokomotivy jsou podvozkové čtyřnápravové kapotové s centrální věžovou kabinou strojvedoucího a dvěma sníženými představky. Na čelech lokomotivy jsou zřízeny plošiny pro posunovače.

Lokomotiva 111.022 v železniční stanici Hulín **Foto: Petr Říha**

Prostorná kabina strojvedoucího je přístupná z obou stran a vyznačuje se velkou prosklenou plochou, což má za následek nepříjemný efekt – přehřívání kabiny v letních měsících. Jsou zde diagonálně umístěné dva unifikované řídicí pulty, skříň elektroniky, kolo ruční brzdy, skříňka ochran a elektronika dobíjení baterií. Na střeše kabiny strojvedoucího jsou větrací okénka a nad nimi je umístěn jeden polopantograf, který zajišťuje odběr proudu z troleje. Přístup do kapot, kryjících strojní a elektrotechnické zařízení lokomotivy, je výhradně zvenku montážními dvířky po obvodu kapot i z jejich střech. Samotné kapoty jsou zhotoveny z ocelového plechu, dvířka jsou opatřena vodorovnými štěrbinami pro snadnější cirkulaci vzduchu v kapotách. Kapotáž spočívá na ocelovém hlavním rámu, svařeném ze dvou čelníků dvou podélníků a řady příčníků.

Modernizovaná lokomotiva 111.020 při posunu v železniční stanici Praha-Libeň **Foto: Michal Roh**

V hlavním rámu je uložena balastová zátěž o hmotnosti 4 tuny, která byla dosazena za účelem zlepšení adhezních vlastností. Pojezd je tvořen dvěma dvojnápravovými podvozky, všechny nápravy jsou hnací pomocí čtyř trakčních motorů typu 1 AD 3946 aT tlapově na nich uložených (což znamená, že jsou částečně uloženy přímo na nápravě pomocí kluzných ložisek). Nápravy nemají hvězdicová kola s loukotěmi jako většina elektrických lokomotiv, ale místo loukotí jsou zde plné kotouče.

Brzdová výstroj lokomotivy je tvořena ruční vřetenovou brzdou, samočinnou tlakovou brzdou a přímočinnou brzdou. Ruční brzda je utahována ručním kolem ze stanoviště strojvedoucího a působí pouze na jedno dvojkolí podvozku. Samočinná tlaková brzda soustavy DAKO DK-GP je řízena elektrickým brzdičem DAKO BSE umístěným pod kapotou. Ten je ovládán dvěma ovladači DAKO OBE1. Přímočinnou brzdu ovládají dva brzdiče DAKO BP.

Kdo si pozorně prohlédne pult strojvedoucího, zjistí, že na něm jsou **ovladače pro automatickou regulaci rychlosti (ARR)**. Víc ovšem většina lokomotiv nemá, z výroby vycházely pouze s přípravou pro dodatečnou montáž. Výjimkou jsou nymburské lokomotivy 111.024, 111.025 a 111.034, ty byly speciálně kvůli práci na svážném pahrbku v Nymburce dovybaveny systémem ARR a dálkovým ovládáním, jejichž předností je při posunu na místním seřadišti využíváno. Dalšími netypickými lokomotivami řady 111 jsou stroje 111.020 a 111.022, které prošly modernizací v roce 2012. Je na nich mj. instalován elektronický rychloměr Tramex a nové elektrické přestavovače směru Lekov. Původní pneumatické přestavovače směru jsou totiž slabým místem jinak výborných lokomotiv. Pokud nedojde k jejich přestavení do nulové polohy a lokomotiva je tažena proti směru sepnutí trakčního obvodu, dojde často k nabuzení trakčních motorů s jejich následnou destrukcí.

Stanoviště strojvedoucího na lokomotivě řady 111 **Foto: Petr Říha**

Původní provedení kabiny strojvedoucího neobsahovalo ani rolety, takže v horkých letních dnech jste mohli vidět lokomotivy jezdící s otevřenými dveřmi i okny, případně strojvedoucí chladící si nohy v kbelíku vody. Nyní jsou všechny lokomotivy vybaveny jak roletami, tak klimatizací, přesto ani ta někdy nestačí prosklenou kabinu uchladit. V současnosti se proto připravuje výměna klimatizací za výkonnější a pro zvýšení bezpečnosti strojvedoucích i výměna čelních skel za bezpečnostní. Je to investice nejen do lokomotiv, ale i do spokojenosti a bezpečnosti pracovníků ČD Cargo.

Petr Říha

Vzhledově stejné lokomotivy řady 110 už ČD Cargo pravidelně nevyužívá – lokomotiva 110.029 před stanicí Praha-Uhříněves. **Foto: Michal Roh ml.**

Technické údaje	
Výrobce	Škoda Plzeň
Rok výroby	1981 – 1982
Vyrobeno ks	35
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'
Trakční systém	3 kV ss
Délka přes nárazníky	14 400 mm
Služební hmotnost	70,4 t
Regulace výkonu	pulzní
Typ trakčních motorů	1 AD 3946 aT
Typ trakčního transformátoru	LTS 4,2/25-Š
Max. tažná síla	186 kN
Trvalý výkon	860 kW
Maximální rychlost	80 km/h

Pozvánka do Litoměřic

Káva s párou, tak zní název jedné z litoměřických kaváren a jak je z názvu zřejmé, její návštěvu si nesmí nechat ujít žádný železniční fanda. A pokud by zrovna nepil kávu, pak vězte, že si zde může dát stejně dobrý čaj a výborné zákusky.

V kavárně na vás čeká milá a sympatická obsluha. **Foto: Michal Roh**

Litoměřicemi procházela od roku 1874 trať společnosti Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB), resp. její doplňovací sítě. Hustá předměstská zástavba však neumožňovala průchod tratě mezi návrším, na kterém stojí staré město, a Labem. Městská rada nabízela pro nádraží pozemek v místě dnešního litoměřického horního nádraží, ale to bylo pro ÖNWB s ohledem na sklonové poměry, nepřijatelné. Nezbylo než město podejít tunelem a nádraží umístit v poměrně velké vzdálenosti od něj (dnešní stanice pro nákladní dopravu Litoměřice dolní nádraží), což se záhy stalo terčem značné kritiky. Proto byla 20. května 1884 otevřena zastávka Litoměřice město v dnešní Jarošově ulici. I přesto, že zde byla položena vždy jen jedna kolej, mohla se zastávka pyšnit velice honosnou výpravní budovou.

Více než 300 metrů dlouhý tunel sloužil dopravě i po zdvoukolejnění tratě ve dvacátých letech 20. století, čímž se úsek Litoměřice dolní nádraží – Velké Žernoseky stal úzkým hrdlem značně omezujícím kapacitu tratě. Po 2. světové válce, kdy se pravobřežní trať proměnila ve významnou nákladní magistrálu, bylo nutné toto úzké hrdlo odstranit. V roce 1958 proto byla zprovozněna přeložka vedoucí blíže k Labi.

Zastávka Litoměřice město na dobové pohlednici **sbírka Michal Roh**

Stará jednokolejná trať s tunelem byla opuštěna za současného vybudování nové zastávky stejného jména.

Původní výpravní budově zastávky Litoměřice město ubylo severní křídlo – to muselo ustoupit výstavbě nové tratě. Zbytek budovy pak sloužil jako byty a kanceláře. Změna nastala až po dražbě v roce 2013, kdy objekt získali manželé Plíhalovi a v části citlivě zrekonstruované stavby zřídili výše zmíněnou kavárnu. Při rekonstrukci se podařilo najít staré litinové sloupy, které byly využity při vytvoření terasy v podobě původního perónu. Osvětlení zajišťují repliky původních nádražních lamp, uvnitř kavárny visí historické fotografie nejen litoměřického nádraží a také staré železniční mapy. Před kavárnou je umístěna opravená lokomotiva č. 3625 vyrobená lokomotivkou Krauss Mnichov v roce 1897 pro cukrovar v Dolním Cetně. Součástí kavárny je i zahradní železnice s dominantami Litoměřic a třeba i lanovkou na nedaleký vrch Radobýl.

Město na soutoku řek Labe a Ohře však stojí za návštěvu nejen kvůli nádražní kavárně, ale je zde i celá řada historických památek. A z již zmíněného vrcholu Radobýlu je úžasný výhled.

Michal Roh
Ilustrační foto: Michala Bílková

Příjemná atmosféra na litoměřické zastávce. Vpravo portál zrušeného tunelu. **Foto: Michal Roh**

Tenisový turnaj ČD Cargo

22. března 2018

Tradiční, v pořadí již 13. ročník tenisového turnaje čtyřher ČD Cargo, se uskutečnil opět v oblíbeném multifunkčním sportovním areálu Park Holiday v Praze – Benicích.

Zahájení turnaje v režii předsedy představenstva Ivana Bednárika a moderátora Petra Vichnara

Všechny účastníky úderem deváté hodiny při slavnostním zahájení přivítal předseda představenstva Ivan Bednárik a popřál všem úspěšný den a krásné sportovní zážitky.

Patnáct deblových párů bylo rozlosováno do třech kvalifikačních skupin, ze kterých vzešlo složení čtvrtfinálových dvojic. Po tuhých bojích vykrystalizovala semifinálová čtyřka, ve které nemohli chybět několikanásobní vítězové turnaje, pár Imrich Sloboda a Jozef Benko ze společnosti ZSSK Cargo Slovakia. Ti nakonec suverénně ovládli závěrečné zápasy a po loňské absenci se opět vrátili na pomyslný turnajový trůn.

Po celý den byl všem hráčům k dispozici fyzioterapeut, samozřejmostí byl i kompletní sportovní, relaxační a gastronomický servis během celého turnaje. Již tradiční postavou celého turnaje byl moderátor Petr Vichnar, který si pochvaloval vřelou, takřka domácí, atmosféru celé akce.

Vítězové turnaje Imrich Sloboda a Jozef Benko (ZSSK Cargo Slovakia, a.s.)

Závěrečného předávání cen se zhostil člen představenstva Zdeněk Škvařil, který následně úspěšný turnaj i zakončil s přáním, abychom se i za rok opět všichni sešli na tenisových kurtech. Tak úspěšný tenisový rok 2018 a za rok opět na turnaji ČD Cargo na shledanou!

Zdeněk Šiler
Foto: Archiv ČD Cargo

Vozíme dříví do lesa

Tranzitní přepravy přes naše území zaujímají cca 9% podíl. S ohledem na jejich charakter bylo obtížné tyto obchodní případy ovlivňovat a získávat. I to se však v poslední době daří, zejména díky aktivitám dceřiných společností v zahraničí.

Zboží je v nějaké cizí zemi naloženo do železničního vozu, vlakem ČD Cargo převezeno přes Českou republiku a z železničního vozu je pak vyloženo v některé z dalších zemí. Dnes bychom vás chtěli seznámit s jednou z výjimek z tohoto ustáleného schématu. Podíváme se na ni do severních Čech, do Litvínova.

Na toto nevelké nádraží jsou manipulačními vlaky ČD Cargo několikrát za rok přistavovány vysokostěnné vozy řad Ea... ložené dřevem. Zpravidla se jedná o vozy zahraničních vlastníků přijíždějící do Litvínova z různých stanic na Slovensku a v Rakousku. To by samozřejmě nebylo tak zajímavé, neboť podobných importních přeprav u nás nalezneme více. Dřevo se však v Litvínově překládá na silniční soupravy, které je odváží do cca 14 km vzdálené obce Deutscheinsiedel nacházející se těsně za česko-německou hranicí.

Obsluha Litvínova 24. března 2018 s lokomotivou 731.013, během které byl odvezen prázdný vůz po vykládce dřeva. **Foto: Ladislav Fric**

Příjemcem dřeva je pila Sägewerk Heidrich GmbH & Co. KG. Jde o relativně malý rodinný podnik vlastněný rodinou Heidrich již od roku 1932. Z dostupných informací se zdá, že rodina pilu vlastnila i za časů NDR, neboť v „prvním německém státě dělníků a rolníků“ bylo soukromé vlastnictví podniků s menším počtem zaměstnanců dovoleno po velkou část doby jeho existence. Jak už tomu u firem této velikosti bývá, pila se nezaměřuje na velké objemy výroby, ale spíše na kvalitu a malosériovou produkci speciálního řeziva. K té samozřejmě potřebuje i speciální jakostní surovinu, jež je proto dovážena ze vzdálenějších míst. A protože je obec Deutscheinsiedel z německé strany železnicí přístupná jen velice komplikovaně, jsou železniční vozy z jižního a jihovýchodního směru vykládány právě v Litvínově, odkud je dřevo k příjemci převáženo po silnici. Pro úplnost lze uvést, že přímo do Deutscheinsiedelu sice železnice nikdy nevedla, ale v historicky krátkém období let 1924 – 1966 (zastavení osobní dopravy), resp. 1969 (zastavení dopravy nákladní) do tohoto koutu Saska železniční spojení existovalo, a to krátkou vedlejší tratí Olbernhau-Grünthal – Deutschneudorf.

Existuje jedna historická paralela: V období od první poloviny padesátých let 20. století až do roku 1990 bylo podobným způsobem exportováno dřevo do Spolkové republiky Německo přes koncové nákladiště v Novém Údolí na Šumavě. Vzhledem k tomu, že z politických důvodů byla po 2. světové válce trať Nové Údolí – – Haidmühle fyzicky přerušena, bylo dřevo z celého tehdejšího Československa do této části Bavorska vyváženo tak, že v železničních vozech bylo dopraveno až na samý konec tratě těsně před hranicí až „za plot“, kde bylo přeloženo na nákladní automobily německého speditéra a přes hranici přepraveno k příjemcům. Toto řešení mělo v těch dobách samozřejmě řadu specifik. Pro obsluhu musel být zajištěn průjezd „železnou oponou“, českoslovenští železničáři dopravující vlak na takto politicky citlivé místo byli vybíráni z těch spolehlivějších a loajálnějších a němečtí zaměstnanci silničního dopravce museli mít ke vstupu na československé území platné pasy.

Martin Boháč

Historie a současnost kontinentálních železničních přeprav mezi Čínou a Evropou (2. část)

V současnosti vede především cílená podpora ze strany čínské vlády k výraznému nárůstu počtu vlaků mezi Čínou a Evropou. V roce 2016 jich bylo podle Čínských železnic (CRC) vypraveno západním směrem 1 130 a východním 572, v roce 2017 ohlásily CRC odjezd tisícího vlaku již 13. května. Ten odjel z překladiště Yiwu Xi (West) a jeho cílem byl Madrid. Za stejné období roku 2016 vyjelo z Číny „pouze“ 388 vlaků. Obvykle jsou tyto vlaky loženy jednačtyřiceti 40´ kontejnery, podle CRC se pak jejich vytížení pohybuje v rozsahu 38 – 52 kontejnerů.

V roce 2017 přibyla mezi Čínou a kontinentální Evropou další pravidelná přeprava zboží. Automobilka Volvo začala v případě modelu S90 zásobovat i evropský trh výrobou ze svého čínského závodu a pro přepravy těchto automobilů zvolila železnici. Dne 2. června 2017 bylo setkání belgického a čínského ministerského předsedy v Bruselu mj. využito k podpisu memoranda o realizaci těchto přeprav mezi zástupci správy přístavu Zeebrugge, Čínské rozvojové banky a čínské společnosti Changjiu Logistics Group, zabývající se logistikou hotových automobilů. 6. června 2017 pak z Daqingu, kde se nalézá výrobní závod modelu S90, vyjel první vlak, který byl 30. června 2017 slavnostně přivítán v cíli. V obvyklých jednačtyřiceti 40´ kontejnerech bylo loženo 123 automobilů, tedy v kontejneru o vnitřní délce 12 020 mm a vnitřní výšce 2 690 mm byly vměstnány tři limuzíny, každá o délce 4 963 mm a výšce 1 475 mm.

Zkušební přeprava z Yiwu do Londýna

Hned 1. ledna 2017 došlo k jiné historické události, neboť byl vypraven první vlak z Číny až do Londýna. Jeho operátory byly zavedené společnosti v oboru transsibiřských přeprav, CRIMT (China Railway International Multimodal Transport, operátor kombinované dopravy čínských státních železnic) a InterRail Holding. Vlak opět vyjel z nákladního nádraží Yiwu Xi a InterRail Holding jakožto subdodavatel služeb pro CRIMT dále zadal organizaci přepravy na celém širokorozchodném úseku firmě KTZ Express, což je dceřiná společnost kazašských státních drah KTZ. Přeprava byla tedy směrována přes přechod Alashankou/Dostyk a Kazachstán, dále pak přes Rusko, Bělorusko a Brest/Małaszewicze. Vozbu přes Polsko a v Německu až po Duisburg zajistilo PKP Cargo.

Příjezd prvního vlaku z Číny do Londýna 18. ledna 2017 **Foto: DB Cargo UK**

Přepravované kontejnery byly překládány třikrát, ačkoli změny rozchodu byly na cestě jen dvě. V Duisburgu totiž musely být přeloženy na soupravu vozů schválených k provozu na britské síti a též k průjezdu Eurotunnelem, což je v jejich písmenném označení uvedeno písmeny „ff“. V Duisburgu se navíc zátěž vlaku snížila o deset kontejnerů, jejichž cílem nebyla Velká Británie, a do Londýna jich tak pokračovalo už jen 34 (vesměs 40´). Jednalo se tedy v zásadě o další samostatný vlak, který na cestě ještě třikrát přepřahal. Dne 16. 1. 2017 přes den probíhala překládka v Duisburgu, vozbu do Cách pak zajistilo DB Cargo, následně B Logistics (dnes Lineas) až do Calais, tedy i na francouzském území. Průjezd Eurotunnelem zajistilo opět DB Cargo, přesněji DB Cargo UK, stejně jako závěrečný úsek na britské síti až do cílového terminálu Barking ve východní části Londýna. Tam vlak dorazil v ranních hodinách 18. 1., téhož dne odpoledne přivítaný slavnostním ceremoniálem.

Vlak z Prahy do Yiwu

19. července 2017 vyjel z překladiště METRANS v Praze-Uhříněvsi vlak směřující do města Yiwu v čínské provincii Zhejiang. Hlavním organizátorem vlaku byla obchodní skupina Yiwu Timex Industrial Investment, operátorem InterRail Holding, resp. InterRail Europe, ve spolupráci s Čínskými železnicemi a dceřinou společností pro kombinovanou dopravu CRCT (China Railway Container Transport). METRANS zajistil přepravu na českém a polském úseku, kde vozba byla zadána domácím státním dopravcům, tedy ČD Cargo a PKP Cargo. Společnost ČD Cargo také zajistila soupravu čítající dvacet článkových 80´ vozů a jeden kontejnerový vůz 60'. Vozy byly loženy jednačtyřiceti 40´ kontejnery, což je obvyklý počet u vlaků mezi Čínou a Evropou, jelikož jde o minimum nutné pro vypravení uceleného vlaku na železnicích v prostoru SNS. Na nich je naopak maximem šestasedmdesát 40' kontejnerů, v Číně pak zpravidla padesát.

Příjezd prvního vlaku s automobily Volvo z Číny do Zeebrugge 30. června 2017 **Foto: Lineas**

Vlaky z Číny do Evropy jsou zpravidla organizovány na úrovni příslušné provincie a z iniciativy místních spedic či obchodních skupin. Yiwu Timex Industrial Investment je takovým případem. Yiwu, město s 2,2 mil. obyvatel, leží relativně nedaleko moře – vzdušnou čarou cca 250 km jihozápadně od Šanghaje a necelých 200 km západně od přístavu Ningbo, jenž je rovněž častým místem nakládky do zaoceánských lodí.

Yiwu tedy nebylo mezi úplně prvními centry z nichž začaly vlaky do Evropy frekventovaněji proudit – zpočátku byly výchozími body zejména lokality v dalekém vnitrozemí, pro něž použití lodní dopravy znamená nejprve dlouhou přepravu k moři. Jakožto významné obchodní centrum však začalo Yiwu rozvíjet aktivity i tímto směrem a vlak do Duisburgu spustilo již v roce 2014.

Podle údajů v propagačních materiálech patří Yiwu ke světově největším centrům velkoobchodu s „malými komoditami“, někdy je Yiwu označováno za přímo nejvýznamnější čínské centrum pro elektronický obchod s tímto zbožím. Yiwu obchoduje se 219 zeměmi a ročně exportuje zboží o celkové hodnotě přes 33 mld. USD (cca 750 mld. Kč). Na domácím trhu naopak prodává zboží dovezené z více než 100 zemí. Možná i proto patří k nejaktivnějším s pokusy o hledání nových cílů pro železniční přepravy.

Martin Boháč

Železnice v Evropě 15. díl (Bělorusko)

Běloruská republika je unikátní rovinatým terénem a strategickou polohou, jíž si byl vědom jak Napoleon během svého ruského tažení, tak Hitler za druhé světové války. V současné době je této polohy využíváno při tranzitu většiny železničních přeprav zboží mezi Čínou a Evropou.

První trať na území dnešního Běloruska byla zprovozněna 27. prosince 1862 při propojení Petrohradu a Varšavy. V roce 1866 byla otevřena trať mezi dnešním lotyšským Daugavpils a Vitebskem. Též další rozvoj se nesl v duchu z dnešního pohledu mezinárodních spojení – 1866 z Varšavy do Brestu s prodloužením do Moskvy v roce 1871. Ke zdvoukolejnění tratě Brest – Moskva došlo postupně do roku 1892. Na začátku první světové války dosáhla běloruská železniční síť délky 3 888 km a bylo na ní provozováno 971 parních lokomotiv. Objem přeprav v této době dosahoval 7 mil. osob a 8 mil. tun zboží. První světová válka i následná občanská válka poničily více jak polovinu železniční sítě (55 %). Nicméně do roku 1940 se podařilo železniční síť nejen opravit, ale též rozšířit na 5 740 km s přepravovanými osobami v počtu 29 mil. osob a 30,5 mil tun zboží za rok. Po napadení Sovětského svazu dne 22. června 1941 se pomocí dráhy podařilo evakuovat 1,5 milionů lidí, 109 velkých podniků a 5 000 vozů hotové produkce. Průběh i závěr druhé světové války, kdy přes běloruské území přešla válečná fronta zpět, zanechal železnici v rozvratu. Nacisté během okupace v Bělorusku zavraždili přes dva miliony lidí, tedy asi čtvrtinu tehdejší běloruské populace. Z přibližně 9 200 běloruských obcí jich 5 295 bylo úplně či částečně vypáleno, řada z nich opakovaně. Poválečné obnova probíhala s velkým úsilím – jen do konce roku 1945 bylo obnoveno 1 000 drážních objektů včetně 9 dep, 47 mostů a železniční síť se zprovoznila z 87 % (5 013 km). V roce 1950 pracovalo na železnici 77 tisíc pracovníků a po železnici se přepravovalo 40 mil tun zboží. S elektrifikací se začalo v roce 1963 na úseku Minsk – Olechnoviči, ze dvou variant byla vybrána střídavá trakce 27,5 kV. V prosinci 1991 došlo k rozpadu Sovětského svazu a vzniku Běloruských drah (BČ).

Dvojitý „sergej" překonal polsko-běloruskou hranici a vjíždí do stanice Terespol. **Foto: Michal Roh ml.**

Současná běloruská železniční síť dosahuje délky 5 480 km, z nichž 1 212 km (22 %) je elektrifikovaných. Střídavou trakcí 25 kV, 50 Hz je napájeno 1 185,9 km a stejnosměrnou trakcí 3 kV 26,4 km. Organizačně je dráha rozdělena do 6 oddělení, které obsluhují 369 stanic. Specifikem infrastruktury je široký rozchod kolejí (1 520 mm), který odpovídá standardu používanému v zemích bývalého SSSR respektive carského Ruska. V této souvislosti je nutné upozornit, že za důvod volby výstavby širokého rozchodu je mylně považován důvod vojenský – – obrana před potenciálními dobyvateli. Hlavní důvod převzetí původně britského rozchodu je ekonomický, původně se dokonce pro rozlehlé rovinaté impérium zvažoval rozchod ještě širší a to 1 829 mm.

Setkání dvou generací lokomotiv české výroby (TME 1 a ČME 3) – stanice Vitebsk **Foto: Michal Roh**

Modální podíl železnice, z pohledu celkových přepravených tunokilometrů, v Bělorusku dosahuje úctyhodných 62,4 % (rok 2015). Ročně je po železnici přepraveno přibližně 130 milionů tun zboží, což představuje 42 miliardy tunokilometrů. Jak bylo uvedeno v úvodu tohoto článku, Bělorusko je významnou tranzitní zemí, jehož podíl v železniční nákladní dopravě představuje 30 % všech přepravených objemů po železnici. V osobní dopravě je železnicí přepraveno ročně 87 milionu cestujících.

Jediným dopravcem působícím na neliberalizovaném běloruském železničním trhu jsou Běloruské dráhy podřízené svému zřizovateli Ministerstvu dopravy a spojů Běloruské republiky. Veškeré dosažené objemy přeprav uvedené v předchozím odstavci tedy patří BČ, které zaměstnávají 79 000 zaměstnanců. Polovina pracovníků je mladších 40 let. Do struktury organizace patří 66 organizací, které mají status právnické osoby. Společnost disponuje 29 000 nákladními vozy a 1 700 vozy osobními. V roce 2015 dosáhly Běloruské dráhy čistého zisku 825 miliard rublů, což je přibližně 8,7 miliardy korun. Podíl vlastní přepravní činnosti na zisku tvoří 74,6 %.

V květnu 1992 vytvořily Běloruské dráhy spediční firmu Belintertrans, která se v březnu 2009 sloučila s provozovatelem terminálů firmou Minskzheldortrans a vytvořila se tak společnost s názvem „BELINTERTRANS – dopravně logistické centrum" (BTLC). BTLC disponuje přímými smluvními vztahy s Ruskými, Kazašskými, Litevskými a Lotyšskými dráhami. Dceřiné společnosti BTLC pak působí v sedmi zemích – Číně, Turecku, Německu, Polsku, Rusku, Litvě a Lotyšsku. BELINTERTRANS zaměstnává 900 pracovníků, kteří poskytují kompletní nabídku dopravních a logistických služeb.

Převazování podvozků osobních vozů v Brestu **Foto: Michal Vítěz**

Ke styku širokého rozchodu kolejí se standardním rozchodem 1 435 mm dochází v hraniční stanici Brest. Zatímco u nákladní dopravy je zboží za pomoci manipulační techniky nejčastěji překládáno z vozu na trati jednoho rozchodu do vozu na souběžné trati rozdílného rozchodu, v případě osobní dopravy je nejčastějším technickým řešením převazování podvozků. Skříně rozpojených vozů jsou v převazovně, kam ústí koleje obou rozchodů, za pomocí zdvihacích zařízení nadzdvihnuty (tzv. vyvazování podvozků, tj. oddělení podvozku od skříně, je technicky velice jednoduchá a rychlá záležitost, kdy cestující nemusí opustit převazovaný vůz). Následně jsou podvozky jednoho rozchodu vytaženy a nahrazeny druhými. K ukončení celé operace dojde spuštěním skříní a zaklesnutím čepu do torny podvozku.

V Bělorusku se nachází téměř 40 logistických center, které se na hrubém domácím produktu podílí 6 % (1,5 miliardy dolarů). V červnu 2014 (v přípravě od roku 2012) se začalo s výstavbou obřího logistického centra s názvem Veliký kámen, které se nachází jen 25 kilometrů na východ od hlavního města Minsk. Jedná se o čínsko-běloruský průmyslový park se statutem zvláštní ekonomické zóny o rozloze 8 048 hektarů, ve které by mělo pracovat až 120 tisíc lidí. Subjekty, které se zde usadí, jsou na 50 let osvobozeny od daně na půdu, majetek i zisk a nebudou platit ani celní poplatky při dovozu výrobních zařízení. Dle představ běloruských představitelů by zde mělo vyrůst moderní mezinárodní ekoměsto s vysokou koncentrací moderních technologií, které bude těžit z disciplinovaného a kvalifikovaného běloruského pracovního trhu i 170 milionového trhu bezcelního (Celní unie Ruska, Běloruska a Kazachstánu).

Michal Vítěz

SBB Cargo bude restrukturalizovat, 800 zaměstnanců přijde o práci

Železniční nákladní dopravce SBB Cargo, dceřiná společnost Švýcarských spolkových drah, bude během příštích pěti let restrukturalizovat své obchodní činnosti, neboť v roce 2017 utrpěla ztrátu ve výši 31,8 milionu eur.

Za hlavní důvod finančního poklesu je uváděn strmý pokles poptávky po přepravách jednotlivých vozových zásilek. Zatímco v některých hospodářských oblastech došlo k menším ztrátám, v ostatních poklesl provoz na dva vozy za den. Dnes je 90 % vozů manipulováno přibližně na polovině z 344 manipulačních míst SBB Cargo. Výzvou je, stejně jako u mnoha evropských železničních společností, udržet přepravu malých a nepravidelných objemů v konkurenci s kamionovou dopravou. SBB Cargo chce dále posílit ekonomická území s velkým objemem zboží tím, že nabídne zákazníkům pravidelnou, spolehlivou a vysoce výkonnou službu, protože toto jsou silné stránky železnice. Díky rychlejším a častějším spojům, rezervacím tras a automatizaci může být dle SBB Cargo železnice úspěšná.

Součástí opatření na zefektivnění provozu jednotlivých vozových zásilek byl i nákup lehkých dvouzdrojových lokomotiv Eem 923 – stanice St. Margrethen. **Foto: Michal Roh**

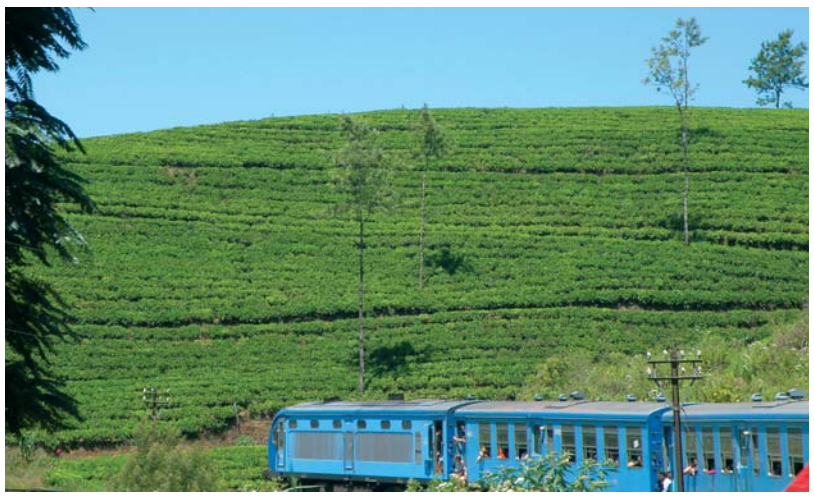
Do roku 2020 přehodnotí švýcarský dopravce budoucnost stovky manipulačních míst s nízkým využitím a existence dalších 70 manipulačních míst bude přehodnocena do konce roku 2023. Společnost hledá společně se svými zákazníky v každém jednotlivém případě alternativy, které zahrnují například využívání pevných manipulačních míst s pravidelnými obsluhami nebo kombinaci železniční a silniční dopravy. Dalším důsledkem restrukturalizace je propuštění třetiny stávajících pracovníků. Během následujících pěti let by mělo odejít 800 zaměstnanců. SBB Cargo chce snížit počet svých zaměstnanců z 2 200 na 1 400, přičemž prvních 330 odejde do konce roku 2020. Úbytek 750 zaměstnanců bude v důsledku přirozené fluktuace, zejména odchodu do důchodu. Na restrukturalizační fázi je vyčleněno 19 milionů eur a dopravce chce v roce 2020 dosáhnout hospodářské „černé" nuly. Společnost navíc uvedla, že bude hledat potenciální partnery, ačkoli zůstane dceřinou společností SBB. Očekává se, že objem přepravy jednotlivých vozových zásilek se do roku 2025 mírně sníží. Předpoklady jsou náročné, protože železnice je v konkurenci se silnicí a jejím technologickým pokrokem. SBB Cargo International (společný podnik s intermodálním operátorem Hupac) však těmito aktivitami dotčen nebude – v roce 2017 zlepšil své hospodářské výsledky a to i přes sedmitýdenní výluku významné koridorové tratě Karlsruhe – Basilej.

Michal Vítěz

Železnice Srí Lanky

dokončení z minulého čísla

V době, kdy železnice na Srí Lance vznikala, bylo hlavním zabezpečovacím prvkem žezlo. Výpravčí, který měl žezlo, mohl vypravovat vlaky, sousední výpravčí musel čekat. Pokud bylo potřeba jet vlakem opačného směru, odeslal výpravčí žezlo do sousední stanice, čímž v podstatě udělil traťový souhlas. Velká část železnice na Srí Lance v současné době tento systém ještě využívá, a to zejména na tratích v centrální části země. Žezlo mají místní výpravčí uložené v koženém pouzdře a připevněné na velkou dřevěnou obruč. Bylo velice zajímavé pozorovat výpravčího, který strojvedoucímu přijíždějícímu vlaku za jízdy žezlo podává. Ten jej převezme tak, že bez zastavení navleče obruč na svou napjatou paži. Dá se z toho soudit, že předpis SŽDC Bp-1 na Srí Lance nepoužívají. V další stanici pak výpravčí žezlo odevzdá. Část tratí byla od poloviny minulého století upravena na provoz s elektrickým zabezpečovacím zařízením. Délka takto vybavených úseků se postupně zvyšuje, stejně jako se postupně zapojují i přejezdy do elektrického zabezpečení. Dá se však čekat, že z centrálních oblastí země žezlo příliš brzy nezmizí.



Vlak z Haputale do Kandy projíždějící mezi čajovými plantážemi.
Foto: Martin Kašpar

Železnice Srí Lanky mají též své muzeum, nacházející se ve stanici Kadugannawa na trati z Colomba do královského města Kandy. Muzeum na rozdíl od železnice nemá mnohaletou historii, bylo otevřeno v roce 2014 k výročí 150 let od zprovoznění první trati na Srí Lance. Muzeum jsme navštívili, byť jsme tudy necestovali vlakem. Je zde možno vidět množství historických vozidel, stejně jako i jinou používanou techniku. Vozidla jsou vystavena venku a část z nich je možné si prohlédnout i bez vstupu do muzea, stejně jako i ukázky výhybek, jejich ovládání a podobně. Ve vnitřní části jsou vystavena historická označení železničních přejezdů, drobná technika, je zde zbudována typizovaná dopravní kancelář s žezlem, telegrafem a předpisem Morseovy abecedy, a také modelové kolejiště. Vstupné činí 50 rupií, což bylo v době naší návštěvy asi 10 Kč, ovšem jde o cenu pro místní. Jako cizinci jsme platili desetinásobek. Vstupenka byla natištěná na tradiční lepenkové jízdence.

Cestování po Srí Lance

Vlakem jsme cestovali ve dvou dnech. Poprvé z města Haputale do královského města Kandy přes 100 kilometrů. Poblíž Haputale se nachází čajová továrna, kterou nechal v roce 1890 postavit Sir Thomas Lipton (podobnost s čaji Lipton, které známe z dnešních supermarketů, není náhodná) a my ji měli možnost navštívit a prohlédnout. Provoz je od té doby prakticky nezměněný, jediný rozdíl je v nynějším elektrickém pohonu strojů. Ve stanici Haputale jsme využili čas při čekání na vlak k seznámení s výpravčím. Je vidět, že tato profese je na Srí Lance vážená a výpravčí tam „je někdo“. Zatímco běžní železniční zaměstnanci nosí olivově zelené uniformy, pan výpravčí byl oblečen do bílé barvy. Bílá barva je na Srí Lance považována za sváteční a její běžné používání pro pracovní oděv značí vysoké postavení a ohodnocení této profese. Po vysvětlení, že jsme téměř kolegové, se nejen uvolil k pořízení společné fotografie, ale též nám umožnil prohlídku a částečné vyfocení dopravní kanceláře.

Trať z Haputale do Kandy vede horským prostředím, převážně mezi čajovými plantážemi, na něž je skoro tak krásný výhled, jako na vinice. Vlak v tomto úseku jel obvykle rychlostí okolo 15 km/h, takže možnost obdivování krás okolí a fotografování byla prakticky neomezená. Nutno dodat, že fotit bylo opravdu co, a byli jsme vjemy z okolí naprosto zahlceni. Tato trať, z níž jsme projeli jen část, je považována za nejkrásnější a je možné zde používat i vyhlídkové vozy. Pamětníky díla Karla Maye by mohlo zaujmout, že jsme s dalším dálkovým expresem křižovali ve stanici Great Western. Pro nepamětníky pak je snad vhodné dodat, že pro společnost stejného jména pracoval Old Shatterhand jako geometr v době, kdy přišel na Divoký západ. Ve městě Kandy jsme přenocovali a navštívili několik památek, jako například Chrám Buddhova zubu.

Stavědlový přístroj ve stanici Kandy **Foto: Martin Kašpar**

Kterým vlakem pojedeme? **Foto: Petr Zikmund**

Následující den jsme ze stejného nádraží odjeli do hlavního města Colomba. Volný čas před příjezdem vlaku jsme opět využili prozkoumáním železničních reálií. Vstřícnost a pohostinnost místních lidí se projevila i nyní, nebyl vůbec žádný problém navštívit také služební místnosti. Při prohlídce stavědla s pákami pro mechanické ovládání výhybek, jsme viděli zcela jasně zřetelný vliv bývalé koloniální mocnosti. Páky zapuštěné v mechanizmu na podlaze jsou podstatně delší, než je u nás zvykem. Jsou prakticky totožné s těmi, které je možné vidět i na fotografiích z jiných bývalých kolonií Velké Británie. Množství pák bylo velké a soudě podle toho, jak málo času nám věnoval signalista a kolik času věnoval práci, se dá předpokládat, že směny zde jsou náročné. Nabídku pana signalisty vyzkoušet si jeho práci jsme s poděkováním odmítli. Zajímavá byla též možnost sledovat posun – přestavování osobní soupravy. Vedoucí posunu, možná posunovač, oblečený ve stylu „co dům dal“, na nohou žabky, ovšem ruční návěsti „přiblížit“ dával prakticky stejně jako by absolvoval naší zkoušku DP-3. Ovšem za to, že neměl na hlavě přilbu, by asi u nás odešel bez prémií. Cesta z Kandy do Colomba probíhala vesměs vyšším tempem, zejména po opuštění vysočiny. Za zmínku stojí i způsob odbavení jízdenkami a jejich kontrola. Jako bychom se vrátili nazpět v čase. Po zakoupení jízdenky v pokladně se před vstupem na nástupiště cestující poprvé prokáže platnou jízdenkou. Jízdenky samozřejmě kontroluje také průvodčí ve vlaku. Před opuštěním cílové stanice jízdenky opět kontrolují staniční zaměstnanci a odebírají je. Nicméně když jsme vysvětlili, že máme zájem si jízdenku ponechat jako turistickou památku, kontrolující zaměstnanec nám v tom nebránil, naopak velmi vstřícně a ochotně nám vyhověl. Cestování vlakem osobní dopravy na Srí Lance má jednu výhodu, a to podstatnou. Pokud jste právě nerozházeli všechny peníze, nikdy se vám nestane, že byste měli hlad. Vlakem často prochází prodejci jídla, pití i jiných drobných předmětů. Kořeněné snacky, různé placky i ovoce, které se sklízí zralé, jsou chuti naprosto odlišné v porovnání s těmi ze sítí našich supermarketů. Například oloupání a nakrájení manga trvá místnímu člověku chvilku, odpad ze slupek není téměř žádný, a ovoce je upravené na malé hranolky, které se dají celé vložit do úst, takže si ani nenamočíte prsty. Ovoce, nejen zmíněné mango, zde dozrává do neuvěřitelně lákavých chuťových kreací.

V hlavním městě jsme zhlédli jen z uctivé vzdálenosti velké kontejnerové překladiště. Hlavním bodem programu zde ovšem byla oslava státního svátku – úplňku. Na Srí Lance je každý úplněk státním svátkem. Únorový úplněk se nazývá Navam Perahera a oslavy jsou mnohahodinové. Do hlavního města se sjedou z celé země různé taneční soubory, městem prochází průvod těchto souborů v tradičních maskách, některé skupiny tančí na chůdách, jiné žonglují s pochodněmi, mezi jednotlivými skupinami prochází svátečně odění sloni. Nikde se v tento den nesmí prodávat alkohol, na bezpečí dohlíží armáda.

Při návštěvě Srí Lanky je dobré si jízdu vlakem vyzkoušet, protože je to nedílná součást místního života a přispěje jeho k poznání. Být na Srí Lance a nejet vlakem, je jako být v Americe a nedat si hamburger, nebo v České republice neochutnat pivo. Nejen pro zájemce o železnici je na Srí Lance mnoho věcí, které je možné objevovat. Čas zde plyne jinak než u nás, prostředí je natolik odlišné, že umožní naprosto se oprostit od všech problémů doma. Není však ani zdaleka možné vše podstatné objevit a vidět během jedné dovolené. Srí Lanka je krásná, inspirativní a láká k novým návštěvám.

Martin Kašpar

Smíšené vlaky jsou na Srí Lance běžné. Posun s nákladními vozy ve stanici Haputale nikoho nezdržuje **Foto: Petr Zikmund**

Foto měsíce

Svítání v Maloměřicích. Tak nazval svoji fotografii **Alois Šlesinger**, posunovač z PJ Brno. Jistě uznáte, že si zařazení mezi fota měsíce určitě zaslouží.

Vydavatel: ČD Cargo, a. s. Redakční tým: Michal Roh, Michala Bílková, Martin Boháč, Petra Čermáková, Zdeněk Štěpánek, Zdeněk Šiler, Kamila Chovancová a Věra Drncová.
Tisk, sazba a grafická úprava: DTP Futura, s.r.o., **Adresa redakce:** Redakce Cargováku ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 Holešovice
e-mail: cargovak@cdcargo.cz, **www.cdcargo.cz,** Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 19835.