

Vítejte u čtení listopadového Cargováku

Volby do dozorčí rady jsou za námi a my můžeme jejich vítězům, Bc. Martě Urbančové a Radkovi Nekolovi pogratulovat a popřát hodně úspěchů v jejich nové, resp. staronové funkci. Život však jde dál. V médiích se objevily informace o chystaném prodeji ČD Cargo, abychom si vzápětí přečetli, že žádný prodej, a to ani podíl, se nyní nechystá. Bude asi nejlepší vyčkat, až bude známo oficiální stanovisko k této problematice. A určitě to bude i téma pro dozorčí radu ČD Cargo a její nově zvolené členy. Na počátku listopadu proběhla také tradiční obchodní konference. Naše zákazníci jsme v Harrachově seznámili nejen s naší obchodní a cenovou strategií pro rok 2019, ale především s dlouhodobými cíli a záměry. Vše souvisí se vším, proto je důležité vnímat věci v kontextu. Jestliže zdražují vstupy, je zřejmé, že se musí zvýšit i ceny za přepravu zboží. Totéž platí i při požadavku na přepravu v nových moderních vozech a s využitím moderních technologií. I tyto investice musejí mít samozřejmě svoji návratnost.

Z listopadových událostí bych rád zmínil ještě jednu – v čele našich vlaků se v druhé polovině tohoto měsíce objevil další Vectron. Jeho polep nám připomíná významnou událost – 100 let od vzniku Československa a s ním souvisejících 100 let od vzniku Československých státních drah. Československo, ani ČSD již neexistují. Jejich nástupci jsou však stejně silní a suverénní. Lokomotiva 383.009 je toho důkazem. **Michal Roh**

OBSAH

03

Nová technika v hale Lovosice

Do logistické haly ČD Cargo v Lovosicích byla dodána nová manipulační technika značky Yale. Má přispět k vyšší efektivitě provozu.



05

Další přepravy nápojů s ČD Cargo

Na kolejích se objevily další nápoje. Tentokrát se jedná o minerální vody Magnesia.



Další ročník fotosoutěže s podtitulem „ČD Cargo a krásy České republiky“ má svého vítěze. Stal se jím výpravčí **Radek Hortenský** z České Lípy, který nám zaslal fotografii nákladního vlaku jedoucího po mostě přes řeku Labe pod Větruší. Kompletní výsledky a další informace o fotosoutěži najdete na straně dvě tohoto čísla.

Nová vlečka kamenolomu Černětice

Nestává se často, abychom informovali o otevírání nových vleček. V posledních letech sice několik vleček vzniklo, ale ne vždy jsou využívány pro železniční přepravu. Proto je více než příznivá zpráva z jihu Čech, kde se podařilo vybudovat novou vlečku připojující k železniční síti velký kamenolom. ČD Cargo bylo u toho.

Kamenolom Černětice se nachází asi 3 km jižně od Volyně. První zmínky o těžbě kamene v této lokalitě pocházejí z roku 1932. Těžba probíhala i během 2. světové války a v roce 1965 byl stanoven nový dobývací prostor. Až do roku 1994 patřil lom společnosti ŽPSV (Železniční průmyslová a stavební výroba), poté byl privatizován a došlo k ukončení těžby. Až do roku 2000 byly odprodávány nadrcené zásoby, ale poté lom osiřel. Blýskat na lepší časy se začalo až v novém tisíciletí, kdy se novým majitelem lomu stává společnost ERB Invest. „Obnovit těžbu nebylo jednoduché a ani levné,“ říká Jiří Jeníček, jeden z jednatelek společnosti ERB Invest. „Původní majitel lom opustil, vše bylo buďto zničené nebo rozkradené. Dobývací prostor jsme museli znovu odlesnit, odstranit skryvku,“ dodává Ing. Jeníček.

Od sedmdesátých let 20. století patřil lom v Černěticích k tradičním dodavatelům železničního kameniva. Právě na tuto tradici chce současný majitel lomu navázat. Poměrně rozsáhlá vlečka, která zde existovala řadu let, byla snesena. Kamenolom má plnou certifikaci pro výrobu všech typů kameniva, včetně železničních frakcí 32 – 63 BI a 0 – 32 KV. Vysoce kvalitní

kamenivo, tzv. Černětická rula, patří k nejkvalitnějším rulám v České republice. Maximální výrobní kapacita činí 250 tisíc tun kameniva za rok, přičemž životnost lomu je stanovena na 28 let.



Účastníkům akce byly nabídnuty různé způsoby přepravy šterku.

„Do nové vlečky, včetně nakládací rampy, jsme investovali okolo 6 mil. Kč. Ale bereme to jako investici do budoucnosti. Bez železniční vlečky bychom jen stěží mohli proniknout do nového segmentu, který pro nás železniční stavby

a výluky představují,“ konstatuje jednatel Jiří Jeníček. Doplňme, že nová vlečka odbočuje ze širé tratě Strakonice – Vimperk v km 15,8. Má jednu nakládací kolej a jednu kolej výtažnou o celkové délce 456 metrů. Najednou

dačem přímo z rampy. „ČD Cargo je zatím jediným dopravcem, který má licenci na obsluhu nové vlečky,“ upřesňuje Jolana Lišková, obchodní manažerka ČD Cargo mající na starosti komoditu stavebniny. „Ve spolupráci

je zde možné nakládat 10 železničních vozů, přičemž dle zástupců firmy trvá nakládka jednoho železničního vozu cca 8 minut. Není zde žádné složité nakládací zařízení. Nadrcené kamenivo je do železničních vozů sypáno nakla-

s kolegy z Českých Budějovic jsme připravili technologii obsluhy vlečky a jsme také aktivní při jednání o možnostech nových přeprav. Ještě v letošním roce by

Nová vlečka kamenolomu Černětice

Dokončení ze str. 1

zdejší kámen mohl po železnici putovat na sanaci železniční tratě u Lipky, další aktivity by měly následovat na jaře příštího roku,“ přibližuje společné plány Jolana Lišková.

Nová vlečka je v provozu od 10. října 2018, o den později byl výrobní sortiment černětického lomu spolu s novou vlečkou prezentován zástupcům stavebních společností. Účastníci akce si také mohli prohlédnout železniční vozy, které je pro přepravu štěrku možné využít. Představena zde byla klasická technologie v podobě výsypného vozu řady Faccs a nové moderní technologie vozů a kontejnerů Innofreight. Diskutována byla technologie pro odvoz kameniva ve skupinách vozů i v ucelených vlacích.

„Součástí kamenolomu je také skládka zeminy a kameniva o kapacitě cca 1 mil. tun a také recyklační středisko, kde přijímáme asfalty, betony a sutě. I tímto způsobem chceme zvýšit konkurenceschopnost našeho závodu v Černěticích,“ dodává na závěr naší reportáže jednatel společnosti ERB Invest pan Jeníček. I materiál k uložení by po úpravě vlečky mohl být do lomu navážen po železnici.

Text a foto: Michal Roh



Za rok je možné v Černěticích vytěžít 250 tisíc tun kameniva.

Fotosoutěž „ČD Cargo a krásy České republiky“ má svého vítěze

2. místo



nákladní vlak ČD Cargo s dominantou města Děčína – zdejším zámek. Zimní motiv hradu Trosky fotografa **Michala Kutyho** obsadil třetí místo. S ohledem na velký počet zaslaných fotografií jsme se malými pozornostmi rozhodli ocenit i čtvrté a páté místo. To obsadili **Peter Káčer** s fotografií naší retro „hrbaté“ pod hradem Střekov a **Matúš Dlugoš**, který objektivem svého fotoaparátu zachytil jízdu lokomotivy 163.245 s „ucelenkou“ kontejnerů Innofreight a s komplexem elektráren Mělník v pozadí.

Hrady Trosky a Střekov patřily k motivům, které jste nám posílali nejčastěji. Velmi zajímavé však byly

3. místo



Do fotosoutěže zaslalo své snímky 48 fotografů z celé České republiky a také několik fotografů ze zahraničí. Celkem se nám v e-mailové schránce sešlo 168 fotografií. Bohužel musíme konstatovat, že část snímků neobstála kvalitou a měla malé rozlišení. I když se jednalo o zajímavé náměty, nemohli jsme je do závěrečného výběru zařadit. Další část snímků nesplnila zadání. „Úkolem“ bylo vyfotografovat vlak ČD Cargo s nějakou dominantou – historickou památkou, přírodní zajímavostí, technickou dominantou nebo zachytit náš vlak při jízdě po zajímavém mostě apod. Možností nabízí naše republika víc než dost. Jednak disponuje velmi rozsáhlou železniční sítí a také krásných míst je zde víc než dost.

Na vítězném snímku byla zachycena ústecká dominanta, zámek s rozhlednou Větruše. Vítěz **Radek Hor-**

4. místo



tenský od nás obdrží model lokomotivy řady 742 v barvách ČD Cargo, roční vstup do Království železnice na Smíchově a také se bude moci svést na některé z našich lokomotiv. Druhé místo obsadil **Jakub Dvořák**, který objektivem svého fotoaparátu zachytil

i další motivy. Kolekcí fotografií se zajímavostmi z Plzeňského kraje nám zaslal **Libor Lorenc**, památky a přírodu východních Čech nám svými fotografiemi přiblížil **Tomáš Ságner**. Zámek Hluboká, televizní vysílač na Ještědu nebo severočeské elektrárny,

všechny tyto objekty se objevily na vašich fotografiích. Další, jako například zámek ve Frýdlantu v Čechách nebo železniční viadukt na Novině na své fotografie ještě čekají.

Děkujeme fotografům, kteří se naší soutěže zúčastnili. Všem výhercům

také gratulujeme. Další fotografie budou použity ve stolním kalendáři ČD Cargo na rok 2019, který obdrží autoři všech vybraných snímků. A my se budeme těšit na další vaše snímky.

Michal Roh

5. místo



Nová technika v hale Lovosice

Pro Logistickou halu Lovosice je rok 2018 svým způsobem přelomovým. Jeho obchodní vedení přešlo od 1. ledna 2018 pod odbor Business Development a s novým vedením se dostavily i nové nápady, podněty a byly vytčeny nové cíle.

Základem všeho bylo společné přesvědčení, že pokud chceme zlepšit celkové hospodaření haly a její vytížení, musíme opustit pouze jednoduchý model skladování a posunout se v logistice o další level výše. Konkrétně o level, který se odborně nazývá logistika s přidanou hodnotou. Její hlavní součástí je opuštění pouhého skladování produktů na ploše haly s následnou expedicí a následný přechod na skladování v regálech s cílem dosáhnout maximálního využití skladovací plochy (v případě haly Lovosice je to až do výše 8 metrů). Nedílnou součástí nabídky musí být dodatečné služby, ke kterým patří činnosti, jako je vychystávání, přebalování, konsolidace dodávek apod. To vše se nám podařilo v roce 2018 zrealizovat. Po dobu 6 měsíců jsme v Lovosicích společně se smluvním partnerem zajišťovali provoz centrálního skladu pro obchodní řetězec Bauhaus. Během této doby jsme se od našeho partnera naučili velmi



Flotila nových vozíků v hale ČD Cargo v Lovosicích

Foto: Michala Grünbaum

mnoho a mohli se tak vrhnout na další projekt, který již běží pouze v režii pracovníků ČD Cargo. Jedná se o služby, které od pondělí 29. října 2018 poskytujeme několika japonským zákazníkům. Jsou to kanbanové dodávky především granulátu pro dodavatele automobilového průmyslu, kteří z něj vyrábí plastové díly. Na základě den-

ních objednávek v novém logistickém systému vychystáváme, kompletujeme a expedujeme granulát přesně podle přání zákazníka. Po lehce hektickém rozjezdu již všechny činnosti probíhají k plné spokojenosti všech zúčastněných. Vzhledem k tomu, že většina skladovací techniky, kterou v hale využíváme

je poháněna spalovacími motory na LPG, rozhodli jsme se společně s odborem O1 vyhlásit výběrové řízení na dodavatele LPG. Hlavním kritériem přitom byla nejen cena, ale v neposlední řadě i kvalita plynu. Celý záměr se zdařil na jedničku a nám se podařilo nejenom dosáhnout úspor v řádech statisiců Kč, ale získat i kvalitativně

podstatně lepší palivo pro naši techniku. Tím se plynule dostávám k další zásadní události, kterou jsme v tomto roce a to opět ve spolupráci s odborem O1 zrealizovali. Jednalo se o výběr nového dodavatele na vysokozdvizné vozíky. Při složitém výběrovém řízení, při kterém jsme vozíky dodavatelů testovali přímo v náročném provozu naší logistické haly, padlo naše rozhodnutí na produkty Yale. Právě technika tohoto výrobce splňovala naše požadavky na poměr kvality a ceny. Jsou to technicky vyspělé vozíky s mnoha funkcemi, které přispívají k lepšímu a hospodárnějšímu provozu a v neposlední řadě splňují také požadavky na pohodlí a bezpečnost našich zaměstnanců. Velkým přínosem je monitoring. Veškerá data z vozíku jako jsou motohodiny, rychlost, nárazy a spotřeba LPG se přenáší do systému Yale, kde dochází k jejich vyhodnocení. Vedoucí provozu haly dozorcí Karel Kapr, tak má neustálý přehled o všech sledovaných parametrech a je schopen všechny nastalé situace okamžitě řešit. Vzhledem ke spokojenosti s technikou Yale jsme naši flotilu od října rozšířili o dva retraky stejné značky.

Text: Tomáš Eichler

Vlakový zabezpečovač ETCS u ČD Cargo

Možná jste již někdy o zkratce ETCS v souvislosti s plány Evropské unie na evropské železniční síti slyšeli. Co vlastně ETCS je? Co vlastně tato anglická zkratka znamená, asi většina lidí nepotřebuje vědět. Důležitý je obsah, který na naši železniční síť přinese v blízké budoucnosti revoluční změnu. A tím obsahem je nový celoevropský vlakový zabezpečovač, jehož traťová část bude v České republice instalována na vybraných tratích.

Pokud chce železniční doprava uspět v konkurenci se silniční, musí nabídnout zákazníkům mj. krátké přepravní doby. Jednou z překážek zkrácení jízdních dob je nutnost výměny hnacích vozidel na hranicích států. V současné době používají evropské železniční správy asi 20 druhů vzájemně neslučitelných vlakových zabezpečovačů,



Potvrzení přechodu z ETCS na zabezpečovač LS na lokomotivě Vectron
Foto: Petr Říha

kteří plní současné požadavky na zabezpečení jízdy vlaků a přenosů návěstí pouze částečně. Neexistuje univerzální evropská lokomotiva, do které by se vešly všechny evropské vlakové zabez-

pečovače. Mj. proto byl vyvinut jednotný evropský vlakový zabezpečovač ETCS. Systém ETCS jako součást ERTMS (evropského systému řízení železniční dopravy) je jednou ze dvou hlavních součástí subsystému CCS (subsystému Řízení a zabezpečení) zajišťující interoperabilitu jednotného evropského železničního systému. Co si pod tím má laik představit? Je to evropský vlakový zabezpečovací systém, který umožní předávat strojvedoucímu informace o oprávnění k jízdě i o povolené rychlosti a současně bude strojvedoucího kontrolovat, zda tyto pokyny dodržuje. Je tvořen traťovou a mobilní částí. Traťová část předává do palubní části systému v lokomotivě informace, které neustále stanovují a kontrolují dodržování maximální povolené rychlosti daného vlaku. Druhou součástí systému ERTMS je rádiový systém GSM-R, který je již v České republice zaveden. Aby to nebylo tak jednoduché, tak systém ETCS prochází vlastním vývojem, od jednoduché úrovně 0 (Level 0) po ještě přesně nespecifikovanou úroveň 3 (Level 3).

Úrovně ETCS

Úroveň	Popis
L0	Stacionární část ERTMS/ETCS není vybudována, resp. je ve fázi ověřování. Stacionární traťová část národního vlakového zabezpečovacího zařízení není instalována, nebo je k dispozici a systém ETCS se pak automaticky po předchozím potvrzení strojvedoucího přepíná do módu STM (národní vlakový zabezpečovač obecně).
L1	Stacionární traťová část ERTMS/ETCS L1 tvoří pevné a prostřednictvím bezpečnostního zařízení LEU ovládané eurobalízy zajišťující bodový přenos informací o povolení k jízdě, dále může být vybavena eurosmyčkami, resp. rádiovým doplňkovým přenosem.
L2	Stacionární část ERTMS/ETCS L2 tvoří pevné eurobalízy a radioblokova centra RBC komunikující prostřednictvím přenosové sítě GSM-R s vlaky v řízené oblasti, funkce lokalizace vlaku i kontrolu jeho integrity provádí vnější zabezpečovací systémy.
L3	Vybavení stacionární části ERTMS/ETCS L3 je podobné úrovni L2, v této úrovni přebírá funkci lokalizace vlaku a kontrolu jeho integrity mobilní část ERTMS/ETCS. Interoperabilní a bezpečná detekce celistvosti vlaku pro soupravy se svěšenými vozy není zatím dořešena, což brání zavedení této aplikační úrovně do provozu.

V současnosti se v evropských zemích nejvíce instalují systémy úrovně L2, protože L1 je již zastaralý a L3 ještě nemá zcela docracované specifikace. V následující tabulce je možné vidět rozdíly mezi použitím ETCS L 1 a L2.

Porovnání ETCS L1 vers. L2

Posuzovaný parametr	ETCS L1	ETCS L2
Použití proměnných balíz	ANO	NE
Možnost demontáže návěstidel	NE	ANO
Aktuální přenos informací na vozidlo	NE	ANO
Kabelizace k balízám	ANO	NE
Nutnost použití LEU (traťová elektronická jednotka)	ANO	NE
Použití in fill prostředků (doplňkový rádiový obvod)	ANO	NE
Nutnost použití GSM-R	NE	ANO

Text: Petr Říha
(dokončení příště)



Tak jako je stavba podpěr budoucího trakčního vedení signálem budoucí elektrizace trati, je osazování balíz předvojem aplikace systému ETCS. Svým charakteristickým tvarem a zbarvením dávají balízy zřetelnou informaci o tom, jak na české železnici postupuje budování nového moderního vlakového zabezpečovače.
Foto: Jiří Pohl

Představujeme lokomotivy ČD Cargo (11.) Lokomotivy řady 742N „nůše“

V minulém díle jsme si představili lokomotivy řady 742, původně T 466.2. Pokud si strojvedoucí na něco u těchto lokomotiv stěžovali, byl to především omezený výhled ze stanoviště hlavně do levého oblouku přes dlouhý představek. Napravit se to částečně podařilo rekonstrukcí těchto lokomotiv na typ lokomotivy označované u ČD Cargo jako 742N, kde N znamená nůše. Když se dnes díváte na lokomotivy řady 742N, jistě si říkáte, proč je výrobce nevybavil sníženým představkem již z výroby. Odpověď je jednoduchá, pokud víte, co je za dveřmi krátkého představku skryto...

Když nahlédnete do krátkého představku lokomotivy řady 742 v původním provedení, vidíte, že je zaplněn mj. bloky baterií. Technologický pokrok ovšem jde stále kupředu, a tak v průběhu let se začaly v lokomotivách uplatňovat takzvané gelové baterie, jejichž nároky na prostor jsou menší. Po-



„Nůše“ 742.146 se s manipulačním vlakem blíží k Broumovu.

Foto: Michal Roh

vzala záhy za své. Vedení ČD Cargo totiž uznalo, že rekonstrukce musí být rozsáhlejší a musí zahrnovat nejen zlep-

šení řazení dostatečným. Se zlepšeným komfortem obsluhy souvisí i dosazení nových ovládacích pultů strojvedoucího s novými ovladači a lineárními kontroléry Alfa Union a dosazení elektricky ovládaných brzdičů. Pro pohodlí strojvedoucího přibyl nový hygienický koutek, byla dosazena klimatizace stanoviště BERING, nezávislé teplo-

ném řízení dostatečným. Se zlepšeným komfortem obsluhy souvisí i dosazení nových ovládacích pultů strojvedoucího s novými ovladači a lineárními kontroléry Alfa Union a dosazení elektricky ovládaných brzdičů. Pro pohodlí strojvedoucího přibyl nový hygienický koutek, byla dosazena klimatizace stanoviště BERING, nezávislé teplo-

spalovacího motoru a co nejnižší spotřeby paliva. Monitorování spotřeby paliva umožňuje elektronický systém Fleet Eye.

Vyrobeno bylo 21 lokomotiv 742N. Jako první prošla rekonstrukcí lokomotiva 742.262, která vyjela z třebovského závodu firmy CZ Loko 14. července 2011. Zkušenosti z jejího provozu přispěly ještě k drobným úpravám na dalších lokomotivách, které prošly rekonstrukcí v pozdějších letech při hlavních opravách ve firmě CZ Loko a při vyvazovacích opravách ve firmě DPOV. Úprava se osvědčila a provozní zaměstnanci si ji chválí. Vždyť každý, kdo zná jízdu s nerekonstruovanou lokomotivou řady 742 na tratích plných oblouků a úrovnových přejezdů, dokáže ocenit změnu ve výhledu, a tím i bezpečnosti provozu při jízdě s lokomotivou 742N. Vzhledem k tomu, že tyto dieselelektrické lokomotivy jsou používány hlavně ve dvojčlenném řízení na vedlejších neelektrifikovaných tratích po celé České republice, které kopírují reliéf terénu a jsou plné oblouků, bylo jejich zavedení do lokomotivního parku ČD Cargo rozhodně přínosem. Pokrok ovšem nelze zastavit, takže letos místo dalších „nůší“ začne realizace přestavby



Výhled z kabiny lokomotivy 742N je nesrovnatelný.

Foto: Petr Říha

kud se podíváte do krátkého představku lokomotivy řady 742 vybavené gelovými bateriemi, uvidíte téměř prázdný představek s bloky gelových baterií dole. Od tohoto pohledu je ale k realizaci sníženého představku ještě daleká cesta.

Původní představa pouhého snížení představku a dosazení velkého okna

šení výhledu, ale i obsluhy lokomotivy a v neposlední řadě i zkulturnění stanoviště strojvedoucího, tedy místa, kde strojvedoucí tráví značnou část svého života. ČD Cargo využilo projekčního řešení firmy CZ Loko pro jiného dopravce, které bylo upraveno pro podmínky ČD Cargo. Firma CZ Loko se zdárně vypořádala s připomínkami jak

Původní koncepce lokomotivy zůstala beze změny, původní je tedy i léty prověřené technické řešení jak mechanické části lokomotivy, tak spřažení spalovacího motoru K 6 S 230 DR s trakčním dynamem TD 805. Změny provedené na lokomotivě se týkají hlavně zadní kapoty lokomotivy, kde je umístěn nový elektrický rozvaděč. Ten je celý nově zkonstruován a umístěna je v něm většina elektrické výzbroje. Dále jsou provedeny úpravy související s instalací sníženého představku. Snížení krátké kapoty umožnilo upravit zadní čelo kabiny, které je nyní osazené velkým čelním oknem s negativním sklonem, který byl požadován odborovými organizacemi z důvodu zamezení zrcadlení. Tím jsou výrazně zlepšeny rozhledové poměry z lokomotivy alespoň v jednom směru jízdy, což je při provozu ve dvojčlen-



Stanoviště strojvedoucího na lokomotivě 742N

Foto: Petr Říha

vu vzdušné topení Eberpächer, stanoviště bylo vybaveno novým typem křesel a byly provedeny další drobné úpravy na stanovišti strojvedoucího.

Na lokomotivu je použit elektronický regulátor výkonu GC 71P, který zabezpečuje řízení elektrického přenosu výkonu s cílem optimálního zatěžování

50 lokomotiv řady 742 na lokomotivy 742.7x, které vyjedou z třebovského závodu výrobce CZ Loko se sníženými oběma představkami. To ovšem neznamená, že „nůše“ patří do starého železa, o čemž svědčí záměr dosadit na ně vlakový zabezpečovač ETCS.

Text: Petr Říha



Lokomotivy 742N se dobře uplatňují i při výlukách.

Foto: Aladár Volek

Základní technické údaje řady 742N

Označení	742
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání dvojkolí	Bo' Bo'
Přenos výkonu	elektrický
Maximální rychlost	90 km/h
Spalovací motor	K 6 S 230 DR
Jmenovitý výkon	883 kW
Trakční dynamo	TD 805
Trakční motory	ČKD TE 015
Hmotnost ve službě	64,0 t
Délka přes nárazníky	13 600 mm
Výrobce rekonstrukce	CZ LOKO, DPOV
Rok výroby rekonstrukce	2011 – 2013
Počet kusů	21

100RIES na výstavišti v Brně představilo sto příběhů průmyslových legend

V areálu brněnského výstaviště proběhl ve dnech 1. – 5. října 2018 jubilejní 60. ročník Mezinárodního strojírenského veletrhu, jenž byl doplněn unikátní výstavou s názvem 100RIES. Jedinečná výstava měla za úkol návštěvníkům odhalit 100 příběhů československých průmyslových legend uplynulého století. Proto také letošním veletržním partnerem byla Slovenská republika.

Výstavu 100RIES mapující legendy české a slovenské průmyslové výroby od roku 1918 až po současnost pořádala společnost Veletrhy Brno, a. s., ve spolupráci se Svazem průmyslu a dopravy, Svazem strojírenské technologie, Elektrotechnickou asociací, Slovenskou agenturou pro rozvoj investic a obchodu – SARIO a Českými centry. Partnery výstavy byly společnosti SIEMENS a Czechoslovak Group.

U příležitosti letošního stého výročí založení Československé republiky se mohli návštěvníci těšit na jeden z nej-

důležitějších příběhů týkající se repliky sochy Tomáše Garrigua Masaryka. Originál od sochaře Otakara Španiela byl v Brně vystaven již v roce 1928. Replika sochy byla přímo před zraky diváků vyfrézována víc jak třímetrovým robotem KUKA pomocí 3D technologie. Bezpochyby se jednalo o největší lákadlo pavilonu A1.

Doprava

Pořadatelé akce vybrali pro výstavu 100RIES příběhy napříč průmyslovými obory. Nechyběly zde proto ani dopravní prostředky – od osobních a nákladních automobilů přes vozidla MHD až k letadlům. Návštěvníci se na výstavě mohli setkat s historicky prvním sériově vyráběným osobním automobilem na Slovensku, kterým byl osobní vůz Škoda 743 Garde kupé z roku 1982 s výrobním číslem 00001. Další slavné slovenské výrobky reprezentoval původní bicykl Favorit z roku 1955 nebo legendární moped Babetta. Z leteckého průmyslu se mohli ná-



Naleštěná „laminátka“ S 489.0001 v areálu brněnského výstaviště

vštěvníci setkat se slavným českým větroměrem L-13 Blaník s jedinečnou hliníkovou konstrukcí, který byl zavěšen přímo nad hlavami účastníků. Větroň byl zapůjčen z medláneckého aeroklubu, kde se dodnes používá. Pro jeho zavěšení byl potřeba statický posudek a pořadatelé museli rádně promyslet a rozvrhnout jeho instalaci do vzduchu. Uvnitř pavilonu se nacházely i meziválečné vozy s aerodynamickými karoseriemi – Aero 50 Dynamik a Aero 750 Sport Coupé. Oba unikáty, které existují v jediném exempláři, teprve před pár lety prošly kompletní renovací, spojuje podobný osud jejich tvůrců (karosáři Josef Sodomka a Oldřich Uhlík). Dalším exponátem

byla originální Tatra T87 cestovatelské dvojice Hanzelka & Zikmund zapůjčená Národním technickým muzeem. Zajímavé venkovní expozici vévodil meziválečný motorový vůz Stříbrný šíp. Prohlédnout si bylo možné také ikonické tramvaje T2, T3 a K2 a trolejbusy 14Tr a ŠM11.

Součástí 100RIES byla i legendární „laminátka“, výkonná a designově zpracovaná elektrická lokomotiva S 489.0 (dnes 230), kterou zapůjčila společnost ČD Cargo. V roce 1966 vyjela na československé koleje její finální čtyřnápravová varianta. Lokomotiva sloužila na první trati se střídavou trakcí mezi Plzní a Horažďovicemi, dále také na trakci mezi Brnem a Kut-

nou Horou. Díky svému výkonu se laminátky stále více objevovaly a dominovaly v nákladní dopravě. V lokomotivním parku ČD Cargo, ale i ZSSK Cargo jsou tyto lokomotivy dodnes. Celkem se vyrobilo 255 lokomotiv. Ladný aerodynamický tvar a celkový design navrhl Otakar Diblík, který byl designerem zároveň vystavovaného traktoru Zetor Crystal a legendárního aerotaxi L-200 Morava. Diblík použil tvárný sklolaminát s netradiční bílo-žluto-červenou barevnou kombinací. Výstava 100RIES byla bezesporu jednou z nejúspěšnějších expozic celého Mezinárodního strojírenského veletrhu.

Text a foto: Michala Grünbaum



Legendy československé tramvajové dopravy

Přepravy minerálních vod Magnesia

V letošním roce bylo zahájeno několik nových přeprav balených alkoholických i nealkoholických nápojů. Do první kategorie patří přepravy piva ze skupiny Plzeňského Prazdroje mezi pivovary v Plzni a Nošovicích, do druhé pak přepravy pro Pepsico CZ z Prahy do Budapešti a nejnověji přepravy balených vod Magnesia ze stáčírny Karlovarských minerálních vod (KMV) v Mnichově u Mariánských Lázní do skladu v Mostkovicích u Prostějova, kde již stejná firma skladuje a distribuuje vody Mattoni. Ty jsou sem vlaky ČD Cargo přepravovány ze stáčírny v Kyselce již od roku 2012.

Přepravy vod Magnesia ze západních Čech až na Moravu byly až do letošního roku doménou výhradně přímé silniční dopravy. Vzhledem k silnému nedostatku řidičů kamionové dopravy se ale i zde naskytla příležitost pro železnici, která je pro takovéto pravidelné přepravy více než vhodná. Proto bylo ve spolupráci firem ČD Cargo a Rail Cargo Logistics nabídnuto firmě KMV řešení, které je plně konkurenceschopné přímé silniční dopravě. Spočívá v silničním návozu návěsovy

soupravami ze stáčírny v Mnichově do cca 24 kilometrů vzdálené stanice Planá u Mariánských Lázní ležící na hlavní trati Cheb – Plzeň. Zde jsou palety s minerálkami přeloženy do dvou dvojic trojdílných vozů řady Heirrs, pronajatých od slovenského ZSSK Cargo. Palet je celkem 186, což odpovídá šesti kamionům po 31 paletách; jedna dvounápravová část trojdílného vozu tak představuje ekvivalent kamionu. Vozy jsou běžnou vlakotvorbou přepraveny do stanice Kostelec na Hané a odtud – stále lokomotivou ČD Cargo – až k vykládací rampě skladu Mattoni v Mostkovicích. První nákladka se v Plané uskutečnila 21. září a od té doby pokračuje s frekvencí dvakrát týdně.

Jak již název napovídá, obsahuje voda Magnesia hořčík, který se do ní dostává díky hornině zvané serpentinit nebo česky hadec. Přírodní minerální voda je do Mnichova přiváděna nerezovým potrubím ze speciálních, až 100 metrů hlubokých vrtů nacházejících se na pláni u 6 km vzdálené Nové Vsi. Ve stáčírně bylo v nedávné době instalováno nové zařízení, které zvládne postupně všechny operace výroby PET lahve i její naplnění minerální vodou.

Při konečném balení navíc pomáhají naprogramovaní roboti. Výroba tak připomíná spíše interiér automobilky. Stáčírna dokáže v přísných hygienických podmínkách samostatně naplnit až 25 tisíc lahví za hodinu.

Nepřímým předchůdcem dnešní Magnesie je Grünská Kyselka (podle obce Grün, dnes Louka), která byla objevena počátkem 19. století. Pro zajímavost – a jako srovnání s dnešní

realitou – se můžeme podívat, jak probíhala její distribuce ve 20. letech minulého století. Majitelé stáčírny Grünské Kyselky, manželé Löserovi, měli v okolí dva velké sklady s lahvemi s minerálkou. První se nacházel na nádraží v nedalekém Bečově, druhý pak v obci Drahovice u Karlových Varů, oba celkem pro 40 000 lahví. Pro potřebu přepravy lahví s kyselkou vlastnili pět nákladních aut, kterými čtyři řidiči

neustále do těchto skladů převáželi ze stáčírny plné bedýnky s minerálkou. Hlavní proud zboží mířil na bečovské nádraží, kde byly bedýnky překládány do železničních vozů a po kolejích přepravovány do vzdálenějších míst. Z dnešního – ne však tehdejšího – pohledu bylo určitou zajímavostí, že se v té době minerálka stáčela do lahví, které měly etiketu potištěnou buďto německy nebo česky, a to podle místa jejich určení v jedné ze dvou jazykových oblastí tehdejšího Československa. Po druhé světové válce zdejší výroba zanikla a byla obnovena až novou stáčírnou vod Magnesia v Mnichově, která je v provozu od roku 1991.

Jak je vidět, navazuje dnešní řešení na devadesát let starou každodenní realitu, kdy též byla silniční doprava nákladními automobily využívána k „první míli“ ze stáčírny k místu překládky do železničních vozů na blízkém nádraží, a hlavní tíhu dálkové přepravy pak nesla železnice. Doufejme, že dnešní řešení se osvědčí stejně jako to někdejší a stane se z něj stejně osvědčený a fungující způsob přepravy, jako byl jeho dávný předchůdce.

Text a foto: Martin Boháč



Překládka v pořadí druhé železniční zásilky v pondělí 24. září 2018 v Plané u Mariánských Lázní

Nácvik vojenské přehlídky

V neděli 28. října 2018 se ke stému výročí vzniku Československa uskutečnila v Praze na Evropské třídě velkolepá vojenská přehlídka, vůbec největší v historii samostatné České republiky. Zúčastnilo se jí zhruba dvě stě kusů vojenské techniky – a to včetně říčního člunu, vezeného jako součást pontonové mostové soupravy – a dva tisíce vojáků.

Takto velkou a důležitou akci, které přihlížel i prezident republiky Miloš Zeman, bylo nutné perfektně nacvičit. A jelikož pro tento nácvik není možné uzavřít na několik dní jednu z nejrušnějších pražských tříd, bylo třeba vybrat lokalitu, která nabízí dostatečně velký prostor, není příliš daleko od Prahy a pohyb vojska a vojenské techniky nebude rušit okolí místa nácviku.

Takovýto prostor byl nalezen na bývalém vojenském letišti v Bechyni, kde dnes sídlí velitelství 15. ženijní brigády s podřízeným 151. ženijním praporem.

Nácvik probíhal od 15. října a 16. října se do jeho průběhu zapojilo i ČD Cargo, když sem, na místní vlečku odbočující v km 17,530 z místní dráhy Tábor – Bechyně, přepravilo zvláštní vojenský transport z moravské stanice Hlubočky-Mariánské údolí, resp. vojenského útvaru Přáslavice. Transport vezl tři Tatry 810, tři tanky T-72 M4CZ, jeden vyprošťovací tank VT-72 M4CZ a dále několik vozidel BVP-2, BVP-VOV a OT-90 AMBS. Technika byla ložena na jedenácti vozech řad Res a Smmp a doprovodné mužstvo cestovalo v osobním voze řady Bc. Zejména tanky T-72 M4CZ představovaly pro „Bechyňku“ náklad na hranici jejich mož-



Zvláštní nákladní vlak s lokomotivním tříspřežím v čele míjí dopoledne 16. října 2018 panorama Tábora....



... a o pár minut později projíždí úsekem mezi zastávkami Čenkov u Malšic – Třebelice.

ností, které jsou dány traťovou třídou B a především únosností 115 let starého mostu přes Lužnici v Táboře. Pro zajištění bezpečnosti dopravy byly proto do soupravy před poslední vůz, vezoucí vyprošťovací tank VT-72 M4CZ, v Táboře zařazeny tři prázdné vozy řady Res, které roztáhly délku soupravy tak, aby byla téměř dvojnásobně větší než je délka tábořského mostu a ani v jednom okamžiku se na něm nenacházela celá hmotnost soupravy. Vzhledem k celkové hmotnosti vlaku a sklonovým poměrům „Bechyňky“, kde stoupání dosahují až 38 ‰, byla nutná i mimořádná opatření ve vztahu k počtu a výkonu hnacích vozidel. Byla zvolena kombinace elektrické a motorových lokomotiv, konkrétně vlakové lokomotivy 113.003, zapůjčené od ČD, a dvojice motorových

lokomotiv 731.011 a 014 na přípřeži. Byl to možná vůbec první případ v celé historii této unikátní elektrizované lokálky, kdy zde v čele vlaku stanula tři hnací vozidla. V soupravě řazený osobní vůz navíc evokoval někdejší atmosféru této tratě, kdy na ní většina osobní i nákladní dopravy bývala zajišťována smíšenými vlaky.

Celý transport takto dojel až do cílové dopravní Sodoměřice u Bechyně, odkud byl přestaven na předávací kolejíště vojenské vlečky. Zde si ho převzala letištní lokomotiva 742.530, přezdívaná „Matylda“, a po dvou částech ho přepravila k vykládacím rampám uvnitř areálu. Ostatní technika byla na místo nácviku přepravena po silnici.

Text: Martin Boháč

Foto: Lukáš Strejce

Lokomotivy řady 1063

Dalšími zajímavými vozidly, která se příležitostně objevují na vlacích ČD Cargo, jsou rakouské „žehličky“ řady 1063 ÖBB. Tyto lokomotivy se v poslední době začaly objevovat na nákladních vlacích dopravce RCA na hraničním přechodu Hohenau – Břeclav, a to v případě nedostatku tradičnějších dvoufrekvenčních „taurusů“ řady 1116. Nejedná se ale o první výskyt lokomotiv v těchto místech, neboť stroje 1063 zde zahajovaly elektrický provoz v květnu 1986.

Tehdy se jednalo o první elektrizovanou přeshraniční trať mezi socialistickým Československem a „vyspělým kapitalistickým západem“. A vzhledem k tomu, že vozební železnici jsou na tomto přechodu rakouské dráhy, byla to též první příležitost, jak se na kolejích tehdejších ČSD setkat s moderními elektrickými lokomotivami západní provenience. Nasazovány byly pravidelně na osobní vlaky do Vídně a nákladní vlaky a do roku 1989 vozily také rychlíky do Hohenau, kde je střídaly lokomotivy řady 1044.

Vznik lokomotiv řady 1063 je spjat s elektrizací tratě mezi Vídní a Budapeští, kdy bylo potřeba řešit problém styku dvou napájecích soustav, a to rakouské 15 kV 16 2/3 Hz a maďarské 25 kV 50 Hz. V roce 1983 byly postaveny prototypy dvoufrekvenčních lo-

komotiv 1063.001 – 005, které byly následovány sérií dalších pětácti lokomotiv dodávaných ve třech etapách mezi roky 1985 a 1991 do lokomotivního depa Wien Süd. V první etapě to byly stroje 006 – 017, ve druhé 018 – 037 a v poslední 038 – 050. Postupně ovšem lokomotivy měnily svoje působíště a dnes jsou dislokovány v depech Bludenz, Salzburg, Innsbruck, Graz, Linz, Wien Süd a Villach.

Lokomotiva řady 1063 je dvoufrekvenční elektrická lokomotiva pro provoz na tratích napájených systémy 15 kV 16,7 Hz nebo 25 kV 50 Hz a je určena pro posunovací i traťovou službu. Jedná se o podvozkovou lokomotivu s uspořádáním náprav Bo'Bo',

skříňní kapotové konstrukce s kabinou strojvedoucího uprostřed. Mechanickou část vyráběla firma SGP, elektrickou část dodávaly firmy BBC, Elin Union a Siemens AG Österreich. Do trakčního obvodu lokomotivy je proud přiváděn pomocí polopantografového sběrače umístěného na střeše kabiny strojvedoucího spolu s hlavním vypínačem. Dále je veden na primární vinutí trakčního transformátoru. Sekundární vinutí je rozděleno na dvě části pro napájení vstupních usměrňovačů. Na obou vinutích jsou vyvedeny odbočky pro přepínání systémů napájení stejnosměrného meziobvodu, podle toho jaké je přivedeno vstupní napětí na primární vinutí trakčního transfor-



Lokomotiva 1063.029 rojíždí 13. října 2000 z Břeclavi těžký vlak s polským uhlím směr Hohenau.



Stejný den se do Břeclavi blíží z Rakouska „směška“, vedená lokomotivou 1063.036.

mátoru (15 kV nebo 25 kV). Jeden usměrňovač je polořízený a je osazen klasickými tyristory, druhý je neřízený. Trakční obvod sestává z usměrňovačů, stejnosměrného meziobvodu a k němu paralelně připojených čtyř střídačů, kdy každý napájí řízeným střídavým třífázovým napětím šestipólový asynchronní motor o výkonu 380 kW. Na stejnosměrný meziobvod je rovněž připojen střídač pomocných pohonů. Pro chlazení výkonových prvků je použit freon. Lokomotiva je vstrojena vzduchovou brzdou a elektrickou odporovou brzdou, brzdový odporník je umístěn v předním představku. Nejstarší prototypové lokomotivy 1063.001 – 005 mají odlišný typ vstupního usměrňovače a výkonové prvky jsou chlazeny vzduchem.

Na výkonech v nákladní a částečně i osobní dopravě do Břeclavi vydržely

až do konce minulého tisíciletí, kdy zde byly postupně nahrazeny tehdy nově dodávanými „taurusy“ řady 1116. Ty zde přeshraniční dopravu plně ovládaly až do nedávné doby, kdy se sem kvůli růstu výkonů na rakouské železnici opět vrátily staronové stroje řady 1063. Ty jsou v poslední době na přeshraniční výkony opět příležitostně nasazovány, a to v případě nedostatku „taurusů“. Toto jejich nasazování zde zřejmě vydrží až do doby plného náběhu dodávek nových třísystémových „Vectronů“ řady 1293 pro ÖBB, kterých by dle rámcové smlouvy mělo být postupně dodáno až 200. To bude znamenat nejen definitivní konec „žehliček“ řady 1063 v Břeclavi, ale zřejmě i jejich vyřazování z provozu, neboť se již přeci jen jedná o poměrně letité stroje.

Text a foto: Martin Boháč

Železnice v Evropě 20. díl (Bulharsko)

Výstavba železnic v Bulharsku byla, ve srovnání s jinými evropskými zeměmi, zahájena poměrně pozdě. Stalo se tak v době, kdy země byla ještě součástí Osmanské říše. Ta v roce 1863 zadala anglické společnosti „The Danube and Black Sea Railway and Küstendje Harbour Company Ltd.“ zakázku na výstavbu 223 km dlouhé tratě Ruse – Varna. První trať byla zprovozněna v listopadu 1866.

V evropské části osmanské říše se pod vedením barona Maurice de Hirsche od roku 1870 angažovala společnost Sociétés imperial des chemins de fer de la Turquie d'Europe, která se ujala stavby tratě z Istanbulu směrem do Bulharska, resp. Řecka. V roce 1873 převzala tato společnost provoz i na trati Ruse – Varna. Po ní od roku 1883 projížděl Orient expres, který končil v Ruse naproti Giurgiu na rumunském břehu Dunaje. 31. ledna 1885 byl schválen zákon o zestátnění všech bulharských železnic, ale až o tři roky poz-

voz na trajektové lince z Varny (Beloslav) do Iličevska na Ukrajině a zároveň bylo vybudováno širokorozchodné kolejiště v přístavu Beloslav pro příjem širokorozchodných vozů. Z velkých infrastrukturních staveb musíme zmínit ještě dokončení druhého dunajského mostu mezi městy Vidin a Calafat v červnu 2013. V současnosti se bulharská železniční síť sestává z 2 967 km jednokolejných a 1 954 km dvoukolejných tratí. 125 km měří úzkorozchodná (760 mm) dráha Septemvri – Dobrinishtë. Nutno dodat, že značná část tratí je sklonově i směrově velice náročná, neboť vedou obtížným horským terénem. 2 870 km je elektrifikováno střídavou proudovou soustavou 25 kV. Při elektrifikaci bulharských železnic hrál významnou roli československý průmysl – většina zde provozovaných elektrických lokomotiv se totiž pyšní značkou Škoda.

Bulharské státní dráhy jsou holdinovou společností, jejíž výkony však v posledních letech značně poklesly. Vliv na to má především zastaralost in-



Žehličky z plzeňské Škodovky jsou používány především na posunu.

Foto: Michal Roh

frastruktura (Железопътна инфраструктура). Společnost BDŽ osobní doprava je jediným poskytovatelem této služby na bulharské železniční síti. Oproti tomu BDŽ-nákladní doprava má několik konkurentů. Obě společnosti využívají lokomotivní park BDŽ-trakce. Lokomotivní depa se nacházejí v Sofii, Plovdivu, Varně, Burgasu, Gorne Orjachovici a Staré Zagore.

S ohledem na pokles přeprav BDŽ-nákladní doprava a s tím související špatné ekonomické výsledky, bylo již několikrát uvažováno o privatizaci této firmy. Tržby z nákladní dopravy klesly od roku 1990 přibližně o dvě třetiny. Nemalou měrou se pak projevila i hospodářská krize. Svědčí o tom i tato čísla: V roce 2007 bylo přepraveno 20,17 mil. tun zboží, v roce 2011 to bylo jen 11,61 mil. tun zboží. Proces privatizace byl poprvé zastaven v červenci 2012 pro nedostatek nabídek a ani další kolo nebylo úspěšné, neboť vláda z prodeje očekávala výtěžek okolo 102 mil. eur. V červnu 2013 tak byla privatizace znovu zastavena. Rozhodující bylo zřejmě i to, že městský soud v Sofii 12. března 2013 obstavil 100 % podílů společníka. Soud rozhodl na žádost německo-irské banky Depfa Bank, která vlastní pohledávky vůči mateřské společnosti BDŽ.

Na liberalizovaném trhu nákladní dopravy nyní působí i další dopravci. Jsou to především společnosti Bulgarian Railway Company, Bulmarket, DB Cargo Bulgaria, Rail Cargo Carrier Bulgaria a Unitranscom. Firma **Bulgarian Railway Company** (BRC) byla založena v roce 2004 a nyní je jejím 75% podílníkem rumunský dopravce Grup Feroviar Român. Zbývajících 25 % vlastní firma Agropolchim. První nákladní

vlak tohoto dopravce se na trať Pirdop – Varna vydal 8. prosince 2005. V roce 2007 přepravila BRC již 1,36 mil. tun zboží. Dopravce **Bulmarket** se zaměřuje na přepravy zkapalněných plynů, bionafty a dřevní štěpky. Firma disponuje v Ruse vlastním přístavním terminálem se skladem a vlečkou. Začátkem roku 2010 založila společnost DB Schenker Rail vlastní společnost v zahraničí pro Bulharsko s názvem DB Schenker Rail Bulgaria, dnes **DB Cargo Bulgaria**. V roce 2013 zde měl dopravce k dispozici již 31 lokomotiv a 322 vozů. Jako první dopravce, vyjma BDŽ, disponuje DB Cargo Bulgaria pohraniční dohodou s tureckou celostátní železnicí TCDD. Z přeprav realizovaných tímto dopravcem můžeme zmínit přepravy pro KNAUF Bulgaria, přepravy měděného koncentráту z Burgasu do Pirdopu a ze Zlatice do Burgasu. Zajišťuje také posun na řadě vleček, stejně jako dopravce **Express Service**. **Unitranscom AD**, jako společný podnik výrobce vagonů Transwagon a rumunské soukromé dráhy Unifertrans, zahájil provoz svých vlaků v roce 2008 a nyní se zaměřuje na přepravy uhlí do elektrárny Sliven a přepravy hnojiv pro společnost Neochim. Firma **DMV Cargo Rail** nabízí svým zákazníkům přepravy pohonných hmot mimo jiné dvěma Vectrony. Dopravce **TBD Cargo** zahájil v roce 2016 přepravy uhlí z dolu Bobov Dol do elektrárny v Goliamo Selo. V roce 2017 bylo po železnici všemi dopravci přepraveno celkem 16,03 mil. tun, což znamená přepravní výkon 3 931 mil. tkm. Podíl železnice na dopravním trhu lze podle objemu přepraveného zboží vyčíslit na 10,5 %.

Text: Michal Roh

Ze zahraničí

NĚMECKO

Rekordní přeprava po železnici

V roce 2017 bylo po německé železniční síti poprvé přepraveno více než 400 milionu tun zboží. Podle statistického spolkového úřadu Destatis byl s celkem 401 miliony tun překonán výsledek z roku 2016 o dobré 2 miliony tun, resp. o 0,5 %. Výkony vykázané železničními podniky v roce 2017 činily 129,4 mld. tkm a předstihly předchozí rok o 1,1 mld. tkm. (+ 0,8 %). Průměrná přepravní vzdálenost činila 323 km (v roce 2016 322 km). Podle společnosti Destatis jsou výsledky založeny na údajích poskytnutých všemi podniky provozujícími nákladní dopravu na veřejné železniční síti, a to bez ohledu na jejich velikost. Údaje se proto liší od čísel, které Spolkový statistický úřad zveřejnil v červnu 2018 pro vykazovaný rok 2017. Ty jsou založeny na výsledcích měsíční statistiky, na kterou jsou dotazovány pouze větší podniky.

SLOVENSKO, RAKOUSKO

Evropská unie nesouhlasí s prodloužením širokorozchodné tratě

Evropská komise vznesla námitky proti plánu prodloužit širokorozchodnou trať ze Slovenska do Rakouska. Podle ÖBB se plán přibližuje své realizaci a stavba může být zahájena do konce tohoto roku. V únoru 2018 podepsaly ÖBB a Ruské železnice (dále RŽD) smlouvu o spolupráci. Železniční trať s širokým rozchodem vede v současnosti přes Ukrajinu na východní Slovensko, do Košic. Zúčastněné strany by chtěly trať prodloužit až do Vídně. Oblast Vídně by se tak měla stát intermodálním centrem pro zboží z ruských a východoasijských regionů.

Zatímco rakouská a ruská strana jsou již v procesu realizace nové železniční trati, Evropská komise vyjádřila ostrou kritiku, že projekt prospěje jen několika málo společnostem, místo železničnímu odvětví jako celku, což jasně porušuje pravidla jednotného evropského trhu železniční dopravy. Podle Evropské unie je nutné finanční prostředky investovat do vývoje řešení, která by pomohla překonat technické rozdíly mezi odlišnými rozchody.

Marie Lorencová
Zuzana Kovačová



Nákladní vlak v čele s lokomotivou řady 06 BDŽ u Dimitrovgradu

Foto: Ivo Radoev

ději byla ukončena jednání s baronem Hirschem o odkoupení železnice Ruse – Varna. Majetkem státu se stala i nově vybudovaná trať Zaribrod – Sofia – Vakarel – Belovo.

Do přelomu 19. a 20. století dosáhla délka železniční sítě 1 044 km. Stále však chyběla celá řada spojovacích tratí, proto jejich výstavba probíhala i po 2. světové válce. Velmi významné bylo dokončení tzv. Mostu přátelství přes řeku Dunaj mezi městy Ruse a Giurgiu (Rumunsko) v roce 1954. První dvoukolejný úsek Sindel – Varna byl dokončen v roce 1964. O rok dříve byl zahájen provoz na prvním elektrifikovaném úseku Sofia – Plovdiv o délce 154 km. V roce 1978 byl zahájen pro-

frastruktury spojená s velkou konkurencí silniční dopravy. Součástí holdingu BDŽ (Bulharské státní dráhy – Български държавни железници) jsou společnosti BDŽ-osobní doprava (Пътнически превози), BDŽ-trakce (Тягов подвижен състав), BDŽ-nákladní doprava (Товарни превози) a BDŽ-Končar. Vyčlenění poskytování osobní a nákladní dopravy do samostatných společností bylo provedeno v druhé restrukturalizační vlně BDŽ v roce 2007. Infrastruktura byla oddělena již dříve, a to od 1. ledna 2002, kdy vstoupil v platnost nový zákon o železniční dopravě reagující na požadavky Evropské unie. Správcem „kolejí“ je od tohoto data společnost Želez-

Nový tunel Beskidy

24. května 2018 se v sedle Beskid ve východních Karpatech konalo slavnostní zahájení provozu nového železničního tunelu. Slavnostní řeč přednesl ukrajinský prezident Petr Porošenko, který uvedl, že se jedná o nejvýznamnější infrastrukturní železniční stavbu Ukrajiny za posledních deset let. Nový tunel je 1 764,5 m dlouhý a dvoukolejný. Rychlost je v něm omezena na 60 km/hod. Bezpečnost provozu hlídá celá řada kamer a čidel. Kapacita tratě se dokončením stavby zvýšila z 45 na 100 vlaků za 24 hodin.

Tunel je součástí nákladního koridoru OSŽD č. 5 spojujícího země Evropské unie s Ruskem. Po trati Lvov – Mukačevo – Čop je směřováno až 60 % přeprav do Evropské unie. Objem přepraveného zboží by se po dokončení tunelu měl výrazně navýšit. Abychom ale nebyli příliš optimisti,

navýšení přeprav umožní až záruky Ukrajinských železnic o dostatku lokomotiv a ložného prostoru a také garance kvality. Právě tyto faktory, spolu s napjatými vztahy mezi UZ a RŽD jsou příčinou toho, že většina zboží do Evropské unie proudí přes Bělorusko a Polsko.

Náklady na stavbu trvající 5 let jsou vyčísleny na 3 miliardy hriven a Ukrajina tunel vybuodovala s finanční podporou Evropské banky pro rekonstrukci a rozvoj a Evropské investiční banky (2,2 miliardy hriven). Všechny úvěry by dle zástupců Ukrajinských železnic měly být splaceny do roku 2022. Dodejme, že projekt vypracovala firma Ukrspectunelprojekt a stavbu prováděla firma Interbudmontáž novou rakouskou tunelovací metodou. Nový tunel nahradí původní jednokolejný tunel z roku 1886, který však zůstal zachován jako záchranný, resp. evakuační.

Text: Michal Roh



Pohled na nový a starý portál tunelu Beskidy ve východních Karpatech

Foto: Radovan Vopálecký

Úspěch modelářské výstavy v Trutnově

Ve dnech 25. – 28. října 2018 se v podkrkonošském Trutnově konala mezinárodní výstava modelů, konkrétně už její čtyřicátý osmý ročník. Je to úctyhodné číslo, proto není divu, že zahájení výstavy se ujal starosta města Trutnova, pan Ivan Adamec. Ten ve svém vystoupení vyzdvihl důležitost klubové činnosti, při které se mládež učí manuální zručnosti a nežije jen virtuální realitu u počítačů.

Na slavnostním zahájení nesměl chybět ani Jiří Beran, jeden ze zakladatelů Klubu železničních modelářů Trutnov. Klub, tehdy pod „křídly“

představili zajímavé kolejiště s námětem provozu na Rhétské dráze a také zimní kolejiště Kralupy nad Vltavou. A nutno dodat, že pohled na zasneženou krajinu, kterou se proháněli modří „brejlovci“ ČD Cargo, byl okouzlující. Neméně fascinující však byl pohled na kolejiště ve velikosti N modelářů z německého města Radebeul: „Motorový rychlík přijíždí do přístavu, kde probíhá čilá překládka zboží. Na motorový vůz ale již čeká parní trajekt, na který vlak pozvolna naježdí a loď se vzápětí vydává pravděpodobně k dánským břehům.“ Zkrátka dokonalá iluze. U vedlejšího stolku byly vystaveny miniatury v láhvích.



Kolejiště se zimní tematikou není mnoho. To vystavované bylo obzvlášť zdařilé.

SVazarmu zahájil svoji činnost v roce 1970 a možná to bude znít jako klišé, ale dospělí členové Klubu se od začátku věnovali především práci s dětmi a mládeží. Jen ty děti už „trochu“ povyroستly. ©

Trutnovští modeláři se na výstavě samozřejmě pochlubili svým klubovým kolejištěm ve velikosti TT a bylo se skutečně na co dívat. Prohlédnout si bylo možné například precizně vymodelovanou podvalníkovou jámu v jedné z železničních stanic nebo úzkorozchodné lokomotivy řady 705 TTe. Na letošní výstavě se však prezentovala více než dvacítkou modelářů nejen z České republiky, ale také z Rakouska a Německa. Rakouští modeláři



Přenesli jsme se na Americký jihozápad.



Členové Klubu železničních modelářů Trutnov u svého kolejiště

Velkou plochu zabrali modeláři z Hradce Králové, kteří do Trutnova přivezli rozměrné kolejiště nazvané Americký jihozápad znázorňující typickou americkou polopouštní krajinu v oblasti na pomezí států Utah a Nevada. Zapomenout nesmím na jedno „téečkové“ kolejiště nevelké svými roz-



Detailní provedení interiéru uhelné kotelny

měry, o to ale propracovanější. Jeho autor Karel Hurdálek odklopil střechu továrny a uvnitř byly stoly se svěráky, stroje a další zařízení. Nechyběli ani dělníci. Pod odklopenou střechou obytného domu si bylo možné prohlédnout kompletně vybavený byt, včetně koupelny. Na výstavě byly zastoupeny i vlaky ze stavebnic Merkur a Lego a také dřevěné vláčky. Trutnov-

ští modeláři se snaží vystavené exponáty obměňovat. Letos bylo více než padesát procent modelů a kolejišť nových. A bylo opravdu na co se dívat. Závěrem popřejme členům klubu hodně dalších úspěchů a společně se můžeme těšit na jubilejní padesátý ročník modelářské výstavy.

Text a foto: Michal Roh

České Budějovice hostily turnaj železničářů ve florbalu

Účastníky dalšího ročníku turnaje železničářů ve florbalu přivítaly 18. října 2018 České Budějovice.

O prvenství se utkala celkem čtyři družstva – jedno složené ze zaměstnanců společností ČD a SŽDC, druhé z hráčů a hráčky generálního ředitelství ČD Cargo a zbylá dvě družstva tvořili zaměstnanci SOKV a PJ České Budějovice. Týmu „gérů“ to bohužel opět nevyšlo a obsadil druhou příčku za společným týmem ČD a SŽDC. Doufejme, že se tradici podaří zachovat a třeba to příští rok konečně vyjde.

Michal Roh



Foto: Vlastimil Hybrant

Foto měsíce



Holčička na snímku Michaly Grünbaum asi právě přemýšlí nad tím, jaká je minimální velikost zásilky. Nebo že by byla jen unavená z bohatého programu Národního dne železnice?