

Železniční přepravy pošty ve Švýcarsku

Zásadní změny v dlouho zavedeném systému železničních přeprav pro Českou poštu jsou vhodnou příležitostí pro pojednání o přepravách tohoto druhu ve Švýcarsku.

Státní společnost Die Schweizerische Post AG (zpravidla vystupující jako Die Post, resp. La Poste a La Posta v hlavních švýcarských úředních jazycích němčině, francouzštině a italštině) figuruje jako zákazník, tedy přepravce, pro nějž většinou státní SBB Cargo jakožto dopravce zajišťuje realizaci přeprav, a to samostatnými ucelenými vlaky (až na ojedinělé výjimky).

Dopravce je vybírán na základě soutěže a právě od 1. 1. 2023 běží nový kontrakt, pro období do 31. 12. 2026. I tento byl uzavřen se společností SBB Cargo. Podepsán byl v lednu 2022, počet účastníků soutěže, resp. jména případných dalších, Die Post nesdělila. Podoba a rozsah železničních přeprav zůstaly s přechodem na nový kontrakt stejné. Systém přepravy je v zásadě založen na západovýchodním směru s odbočnými trasami na jih (viz mapa na sousední stránce).

Přepravy probíhají v plně komerčním režimu, bez jakékoli státní podpory. Předmětných vlaků se týká pouze sleva z použití dráhy (do letoška ještě aplikovaná) pro „tiché“ vagóny, tedy s nekovovými brzdovými špalíky nebo s kotoučovými brzdami; tato sleva je však ve výsledku vyplácena držitelé vozů.

Přepřavovány jsou jednak **balíkové zásilky** a jednak listovní pošta. Pro první uvedené jsou využívány výměnné nástavby na kontejnerových vozech a z těchto je sestaveno denně okolo 45 vlaků. Denně se uskuteční přepravy na zhruba 350 kontejnerových vagónech - každý pojme dvě výměnné nástavby, takže celkem až 700 ks. Tento počet zahrnuje i dále uvedených cca 70 nástaveb externích zákazníků.

Pro **listovní zásilky** slouží kryté vozy, z nichž je denně vypraveno 15 vlaků s nasazením zhruba 120 krytých vozů. Vlaky však nejsou vždy vyhrazeny pro pouze jeden druh pošty a v některých případech jsou smíšené. Celkem tak je vypraveno okolo 60 vlaků denně; nelze ale hovořit přímo o 30 párech na stejných relacích, některé trasy jsou nepárové.

Nejde ale o 60 vlaků napříč zemí, neboť tento počet zahrnuje i spoje na trasách na sebe navazujících, jedná se však vždy o nově sestavený vlak. V některých případech je tak jeden vůz během jedné přepravy postupně řazen ve více



Snímek: Dario Häusermann

Vlak 50136 Cadenazzo - Härkingen s přepravou pošty se ve večerních hodinách 23. 8. 2022 blíží ke stanici Immensee, nedaleko od břehů jezera Zugersee. V čele je lokomotiva 420 280 (řada Re 4/4 II) SBB Cargo.

vlacích, případně za den stihne i zpáteční jízdu. Při této značné frekvenci tedy jízdy probíhají po celý den, ale zhruba 60 % se jich uskutečňuje v době mezi 19. h večerní a 7. h ranní. Uvedené počty vlaků platí pouze pro pracovní týden, od pondělí do pátku, o víkendech je frekvence výrazně nižší.

Pouze v **terminálech** Frauenfeld, Härkingen, Daillens a Cadenazzo probíhá nakládka a vykládka výměnných nástaveb z/na vlaky, ve všech ostatních lokalitách se odehrává pouze vykládka a nakládka balíků z/do nástaveb, resp. listovních zásilek z/do vozů. Balíková centra Frauenfeld, Daillens a Härkingen disponují vlastními kontejnerovými překladišti v pravém slova smyslu čili s portálovým jeřábem sloužícím k překládce výměnných nástaveb. V Cadenazzu jsou tyto překládány kolovým překladačem v překladišti SBB Cargo a po silnici převáženy do zdejšího třídícího centra. Jinak existuje jen nemnoho dalších relací, na nichž výměnné nástavby absolvují cestu i po silnici.

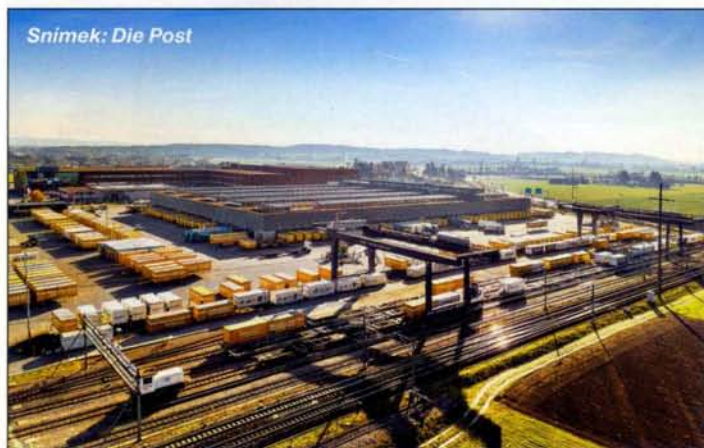


Snímek: Die Post

V týdnu od 5. do 9. 9. 2022 proběhla ve spolupráci Die Post a SBB Cargo série zkušebních jízd na trase Daillens - Härkingen - Frauenfeld se soupravou čítající šest 60stopých kontejnerových vozů a na každém konci jednu dvouzdrojovou lokomotivu řady Eem 923 (zde je viditelná Eem 923 012). Souprava tedy měla po celou dobu neměnnou sestavu a nebylo nutné přepřahat pro vjezd do překladišť. Navíc byla osazena automatickými spřáhly, jejichž využití SBB Cargo prověřuje již dlouhodobě, bez ohledu na aktuálně probíhající projekt DAC4EU. Důvod je čistě pragmatický - potřeba nahradit do budoucna ubývající personál v činnostech vozmistrů a posunovačů.

Ovšem zatímco soupravy s automatickým spřáhlem bez dalších zásadních funkcionalit jsou na linkách systému běžné vnitrostátní kombinované dopravy nasazovány v běžném provozním režimu již od května 2018 (viz např. ŽM 8/18, str. 28; ŽM 10/19, str. 29), v případě výše uvedených zkušebních jízd se již jednalo o soupravu vybavenou také systémem automatické zkoušky brzdy. Po několikátém pilotním provozu dokončilo SBB Cargo v únoru 2022 jeho vyhodnocení a spustilo kroky k sériové výrobě a běžnému využití, jak jsme blíže popsali v ŽM 10/22 (str. 28). Cílem zkušebního nasazení výše popsané soupravy tedy bylo posoudit, zda, kde a jak by bylo možné a smysluplné využití takového kyvadlového vlaku a prověřit vliv na procesy v překládkových prostorách pošty.

Prověřování možnosti nových přepravních konceptů a rychlejší přepravy je součástí víze k výraznému zvýšení role železnice - její podíl na balíkových přepravách by Švýcarská pošta chtěla navýšit na dvojnásobek. Následné komentáře Die Post uváděly, že společnost prověřuje, které trasy by pro takový koncept byly vhodné, a plánuje vyzkoušet kyvadlový vlak v pilotním provozu v delším časovém období. V rámci záměru dalšího rozvoje využití železnice je též řešeno, do jaké míry by bylo možné využít železniční dopravu ve stávajících balíkových centrech, která v současnosti nemají vlečku. Blíže informace k záměrům, jež by navázaly na tuto zkoušku, Die Post momentálně neuvádí.



Snímek: Die Post

Celkový pohled na třídící centrum Härkingen a jeho překladiště.

Vlaky jsou vypravovány čistě pro Švýcarskou poštu, nevytěžuje je jiný zákazník. Jedinou výjimkou potvrzující pravidlo je v současnosti vlak 50568 Rothenburg - Olten RB - Härkingen - Chavornay - Dailens, který je běžným relačním nákladním expremem SBB Cargo a v němž jsou od pondělí do pátku v úseku Härkingen - Dailens řazené vozy řady Lgnss s výměnnými nástavbami Die Post. Na druhou stranu však sama Die Post nabízí kapacitu svých vlaků dále v rámci služby nazvané **KombiVerkehr** (tedy jednoduše „kombinovaná doprava“) pro přepravu v KD vlacích na ramenech Dailens - Härkingen - Frauenfeld a Härkingen - Cadenazzo. Denně je takto přepraveno okolo 70 výměnných nástaveb externích zákazníků, tzn. že Die Post pro tuto službu nepoužívá vlastní výměnné nástavby.

Park **výměnných nástaveb** čítá okolo 2 000 ks. Nové jsou pořizovány, od více výrobců, a to jak pro nižší přepravní kapacity, tak zejména pro přirozenou obnovu, jelikož tento počet Die Post uvádí jako momentálně trvale postačující. Stáří výměnných nástaveb činí v průměru 15 let, u nejstarších je to 24 let. Jsou výhradně typu C745 (tj. délky 7,45 m), takže jde o rozměrově běžné provedení, jemuž postačuje profil P/C 60/384. Nástavby jsou skříňové konstrukce a mohou tak při překládce být uchopeny za horní rohové prvky. Některé nástavby mají pouze čelní dveře, takže jsou nasazovány výhradně v železničních přepravách mezi balíkovými centry s překladišti, jelikož tato jsou konstruována s čelními rampami, k nimž jsou nástavby přistaveny po sejmutí z vozu. Die Post má však rovněž nástavby s bočními dveřmi, jež tedy lze vykládat/nakládat i z boční rampy.

Die Post nevládní žádné vozy, všechny si najímá. Kontejnerové vozy jsou od VTG, resp. původně pocházely od švýcarské společnosti **AAE Cargo**, kterou skupina VTG převzala počátkem roku 2015. Zejména jde o nestandardní dvounápravové vozy řady Lgnss (viz snímky), jichž má Die Post v nájmu 233,

Síť vlaků Švýcarské pošty.

Tečkovaně jsou vyznačeny trasy balíkových vlaků (čili s výměnnými nástavbami), čerchovaně trasy vlaků s listovní poštou (tedy se skříňovými vozy) a plnou čarou trasy, na nichž jezdí vlaky přepravující oba druhy zásilek. Analogicky tomu jsou rozmístěna třídílná centra - zelená jsou vyznačena balíková, červená centra pro listovní zásilky. Žluté jsou označena pouhá překladiště zásilek. Ještě před nemnoha lety byla listovní pošta dopravována také do Sionu (západně od Vispu), ovšem toto bylo zrušeno po úpravě harmonogramu zpracování zpátečních zásilek. Přepravy na úzkorozchodných tratích do Zermattu, Scuolu a Samedanu probíhají s využitím dopravců, kteří na nich působí, kdy jsou zásilky, resp. výměnné nástavby, překládány ve Vispu, resp. Landquartu, z kamionů nebo normálněrozchodných vlaků na úzkorozchodné vozy. V úseku Visp - Zermatt (Matterhorn Gotthard Bahn) jde o přepravu listové pošty v běžných skříňových vozech, na síti Rhätische Bahn se jedná o výměnné nástavby, které jsou částečně přepravovány samostatnými poštovními vlaky, částečně ve smíšených nákladních vlacích a zřídka (například v případě velké zátěže) i vlaky osobní dopravy. **Na snímku dole je 6. 10. 2022 zachycen úzkorozchodný vůz RhB s poštovní výměnnou nástavbou v posunovém dílu ve stanici Landquart. Lokomotiva 20607 je elektro-bateriová řada Geaf 2/2, z níž má 7 ks má Rhätische Bahn v parku od roku 2020 (viz ŽM 8/20, str. 25).**

doplňkově je aktuálně v nájmu šest standardních článkových vozů.

Skříňové vozy jsou najímány od společnosti **Wascosa** čili od „domácího“ pronajímatele nákladních vozů. Jedná se o 55 standardních krytých vozů s přesuvnými stěnami řady HabbiInss, způsobily pro rychlost 120 km/h, a jednak o poštovní vozy rychlíkové stavby typu Z 50, způsobilé pro rychlost 160 km/h; poslední jmenované je v nájmu dvacet. Pro některé spoje je jízdní řád konstruován se stanovenou nejvyšší rychlostí 140 km/h, ať už pro dosažení vysoké rychlosti přepravy, nebo z důvodu omezené kapacity dráhy, kdy je nutno se vejít mezi trasy rychlíkové dopravy.



Snímek: Jürg D. Lüthard



Snímek: -pk-



Snímek: Jürg D. Lüthard

Pro železniční přepravu listovních zásilek používá Švýcarská pošta zejména kryté vozy řady **HabbiInss** (33 85 2891 001 - 055), které si najímá od společnosti Wascosa. Ta jich pro tento účel z tehdejší vagonky Waggonbau Niesky pořídila v roce 2016 celkem 63. Jde tedy o standardní velkoobjemové kryté vozy s přesuvnými stěnami v neobjemnější variantě, s délkou přes nárazníky 23 264 mm, nejvyšší rychlosti 100/120 km/h (při 22,5/20 t na nápravu) a ložnou plochou 62,4 m², schopnou pojmout 63 europalet. Nadto Die Post používá starší poštovní vozy rychlíkové stavby označované jako Z 50 „Jumbo“ (50 85 00-73 571 - 590), vyrobené ve dvou sériích v letech 1988 a 1991. Dříve byly nasazovány také poštovní vozy rychlíkové stavby původem od francouzské La Poste, tyto však Die Post již vyřadila. Skříňové vozy měla Švýcarská pošta dříve ve vlastnictví, ale s ohledem na legislativní náročnost, kterou obnáší držení kolejových vozidel, restrukturalizovala k počátku roku 2016 svůj vozový park, uvedené čtyřnápravové vozy Z 50 prodala firmě Wascosa, od níž si je zpětně najímá, a tehdy ještě vlastněné dvounápravové kryté vozy vyřadila. **Současně nasadila do provozu moderní vozy řady HabbiInss, které Wascosa pořídila už přímo z výroby. Snímky pocházejí z jejich tehdejšího oficiálního převzetí, jež proběhlo 19. 1. 2016 v třídílném centru listovní pošty v Härkingenu.**

Posun v terminálech si Die Post v některých případech zajišťuje vlastním personálem s nejatými motorovými lokomotivami a částečně je zadáván společností SBB Cargo.

K tématu využití a **potenciálu železnice** uvedl mluvčí pošty, že volba dopravního prostředku je obecně závislá na množství balíků a listovních zásilek, časové poloze, disponibilitě tras na železnici, dostupnosti místa určení a nákladech. „Zejména v horských oblastech, jako jsou kantony Valais/Wallis (železniční obsluha přes Brig, Visp a Zermatt), Ticino (Cadenazzo) nebo Graubünden (Landquart, Chur, Samedan, Scuol), jsme závislí na vlacích a jejich přesné jízdě, abychom mohli například dopisy třídy A doručit během jednoho dne. Pro tyto regiony je totiž železnice rychlejší variantou než silniční doprava. Pro ostatní regiony, jejichž obsluha navíc zpravidla představuje kratší trasy, je naopak silnice lepší volbou. Švýcarská pošta proto neustále přezkoumává, na kterých trasách dá přednost silnici, nebo železnici.“

Společnost Die Post zejména v letech 2020 a 2021 investovala do výstavby nových regionálních balíkových center, aby zvládla rostoucí objemy zásilek. Tento růst následně polevil, ale Die Post s ním počítá i nadále. Dostupných prostor pro nové areály je však málo a ne vždy se nacházejí v blízkosti železnice. V současnosti přibližně 50 % všech dopisů a balíků absolvuje alespoň část své cesty vlakem. Díky výstavbě nových regionálních balíkových center bude Die Post schopna třídít mnohem více balíků přímo v regionech, takže budou doručovány ještě rychleji. Bude to sice znamenat, že železniční přepravy mezi hlavními třídícími centry budou mít o něco menší podíl na celkových objemech, to ale bude vykompenzováno celkovým nárůstem přeprav. Železnice tedy zůstane základem poštovních přeprav i v budoucnu.“

Ing. Petr Kadeřávek



Pro přepravu balíkových zásilek používá Die Post primárně dvounápravové kontejnerové vozy řady Lgnss (43 68 443 3 000 - 252), vyvinuté speciálně přímo pro tento účel, a to českou konstrukční kancelář LKKV, Česká Lípa. Ta byla v zásadě předchůdcem pozdější společnosti AAE engineering a nynější PVF Schienenfahrzeuge. Autorem projektu těchto vozů byl primárně Dr. Johannes Nicolin, tehdejší technický ředitel AAE Cargo, který za tento společný projekt AAE Cargo, SBB Cargo a Die Post zodpovídal po technické stránce (později vedl i firmu AAE engineering, založenou roku 2007 jako dceřinou společnost AAE Holdingu). Provozním požadavkem na vozy řady Lgnss bylo dosažení hodnoty $\lambda = 100\%$ (což jsou v zásadě brzdicí procenta) při hmotnosti 20 t/nápravu, pro což ovšem při překročení nápravové hmotnosti 18 t již nepostačují standardní špalíková brzda. Vozy jsou proto osazeny **kotoučovou brzdou**, což znamenalo první takto vybavené sériové vyráběné a do běžného provozu uvedené nákladní vozy. Obzvlášť právě ve Švýcarsku byla vítaným „vedlejším“ účinkem nižší hluková hladina kotoučových brzd oproti klasickým špalíkovým. Jelikož jde o lehký vůz a s pouze dvěma nápravami, musela konstrukce pro rychlost 120 km/h zahrnovat řadu nestandardních prvků. **U každého kola je tlumič horizontálních a vertikálních sil (svle umístěný tlumič mezi ložiskovým domkem a rámem vozu) a horizontálně umístěný tlumič vrtivých pohybů dvojkolí, jak zachycuje snímek vlevo nahoře. Před čelníkem vozu je pak ještě dosazen tzv. dynamický hltič, který tlumí kmitání mimořádně dlouhých předstávků v prázdném stavu (viz snímky vpravo nahoře).** Vozy mají délku přes nárazníky 17 300 mm, rozvor 10 000 mm, ložnou plochu ve výšce nad TK 1 070 mm, vlastní hmotnost 14 t a nejvyšší ložnou hmotnost 31 t (tj. 22,5 t na nápravu) při 100 km/h, resp. 26 t (tj. 20 t na nápravu) při 120 km/h. Ložná plocha o délce okolo 15 m vyhovuje umístění dvou výměnných nástaveb C 745, tedy o délce 7,45 m.

Výroba tří prototypů proběhla v roce 1998 a celkem 250 sériových vozů pak v roce 1999, a to v tehdejší závodech ČKD Vagonka Studénka (viz ŽM 5/99, str. 4). Dnes jich Die Post provozuje 233. **Na pravém dolním snímku jsou zachyceny dne 14. 9. 2007 v překladišti balíkového třídícího centra Härkingen.** Úspěšnost náročného vývoje potvrzuje již takřka 25 let provozu těchto vozů. Jedinou zásadní změnou v koncepci byla výměna alukeramických kotoučů s organickým obloženíem za tzv. GGG kotouče se sintrovaným (spěkaným) obložení. GGG je zkratka pro „globularer Grauguss“, což označuje kotouče ze šedé litiny (německy Grauguss) s příměsí globulárního grafitu (tzv. tvárná litina). Ačkoliv původní řešení je provozně velmi příznivé, to nově se za určitých velmi specifických zimních podmínek ukázalo jako odolnější proti námraze.

Snímky: PVF Schienenfahrzeuge



Přes naše území často projíždějí vlaky s nově vyrobenými výměnnými nástavbami dodávanými firmou **Kerex**, Michalovce, pro různé logistické společnosti, jako DHL, GLS, DPD i mnohé jiné (viz například ŽM 9/13, str. 6; ŽM 9/20, str. 13). Zpravidla jde o ucelené vlaky působící vnějším dojmem, že i u nás tyto globální firmy používají ke svým přepravám železnici. V tomto smyslu jsou ještě exotičtější **převozy nových výměnných nástaveb pro Švýcarskou poštu. Na snímku ze 7. 8. 2017 je takový případ, v čele se strojem 122.021 ČD Cargo, zachycen poblíž stanice Velim.**

Aby nástavby nebyly zcela fádni, nechává je Die Post opatřit **nápisy**, jež jsou zpravidla slovní hříčkou spojující do jednoslovného výrazu příklad přepravovaného zboží a nějaký švýcarský geografický název. **Na snímku vpravo, pořízeném dne 19. 7. 2017 v České Třebové, je zachycena ukážka Bubikonserve (Bubikon + konzerva) a Baselfiestick (Basel = Basilej + Selfiestick = selfie tyč).** Z jiných zajímavých hříček můžeme také zmínit Rorschachfigur (Rorschach + Schachfigur = šachová figurka), Seonlinebestellungen (Seon + Online Bestellungen = online objednávky), Zollikontrabas (Zollikon + kontrabas) nebo Leukerbadesalz (Leukerbad + Badesalz = koupelová sůl).



Snímek: Dalibor Palko

Snímek: -pk-

