Cargovák

12
2021

Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Rok 2021 je u konce

Rok se s rokem sešel a držíte v ruce, případně čtete na monitoru ☺, poslední letošní číslo magazínu Cargovák. V letošním ročníku jste se mohli seznámit s činností jednotek organizační struktury ČD Cargo, dozvědět se, jaké zajímavé přepravy jsme realizovali, nebo poznat něco z železniční historie. Nechyběly ani zprávy ze zahraničí, personální oznámení nebo informace o postupu některých projektů, zvláště pak projektu MOMIS, který se dříve nebo později dotkne každého uživatele. Stěžejním článkem prosincového čísla je rozhovor s předsedou představenstva ČD Cargo, Ing. Tomášem Tóthem, ve kterém se mimo jiné dozvíte, jak se naší společnosti vedlo v letošním roce. Pozornost věnujte i zvláštní příloze věnované žhavé novince – zaměstnaneckému portálu. Volnočasová část Cargováku je tentokrát zaměřena na zájmy našich zaměstnanců. Někteří hrají florbal, jiní jezdí rallye, další.....? „Práskněte“ nám, čím se zabýváte vy nebo vaši kolegové. Reportáž rádi uveřejníme.

Pevně věřím, že vás zaujme nejen obsah tohoto čísla, ale že jste si se zájmem přečetli celý ročník. Budeme rádi za zpětnou vazbu a za vaše náměty na případné články a samozřejmě uvítáme i vaše příspěvky. Příjemné čtení.

Michal Roh

Jaká bude letošní zima lze jen těžko odhadovat. V době redakční uzávěrky prosincového čísla napadl první sníh, tak uvidíme... Ať už budou Vánoce na ledě nebo na blátě, přejeme všem čtenářům Cargováku jejich příjemné prožití a v novém roce pak především pevné zdraví, klid a pohodu. **Foto: Antonín Němeček**

OBSAH

03
Rail Business Day
Ve dnech 22. až 24. listopadu 2021 se v pražském Kongresovém centru konal první ročník odborné konference Rail Business Days. Vystoupení některých řečníků byla velice zajímavá.

06
Provozní jednotka Ostrava
Naše „putování“ po jednotkách organizační struktury zakončíme v provozní jednotce s největší nakládkou a vykládkou, v PJ Ostrava.

Nechci být přehnaným optimistou

Je tu prosinec a s ním spojené hodnocení končícího roku. Jak tedy rok 2021 vidíte Vy z pozice předsedy představenstva ČD Cargo?

Když jste mi položil podobnou otázku vloni v prosinci, byl jsem ve firmě na pozici výkonného ředitele. Vzpomínám si, že jsem tehdy rok 2020 hodnotil jako jeden z nejtěžších v historii ČD Cargo. Teď, když hodnotím uplynulých 12 měsíců, musím říct, že ani ty nepatřily k nejlehčím a společnost musela čelit a čelí mnohým výzvám. Jarní pandemická vlna naštěstí nezasáhla ekonomiku v takové míře, aby to výrazně ovlivnilo přepravy po železnici. Z částečné konjunktury po jejím odeznění pak ČD Cargo profitovalo ze zvýšeného zájmu například o hutní výrobky, dřevo a další materiály. Naopak nedostatek čipů v automobilovém průmyslu znamenal pokles poptávky po přepravních službách ze strany automobilek. Kromě pandemie naši činnost výrazně ovlivňovalo i počasí. Na počátku roku husté sněžení omezilo těžbu v polských uhelných dolech, silné mrazy zkomplikovaly provoz na řadě míst Německa, tornádo na jižní Moravě poškodilo infrastrukturu 2. tranzitního koridoru a aby byl výčet kompletní, silné deště poškodily důležitou mezinárodní trať Děčín – Bad Schandau. Bohužel ne vždy jsme dokázali reagovat dostatečně operativně. Zatímco na jihu Moravy jsme byli schopni téměř okamžitě nasadit dieselové lokomotivy, zajištění odklonové vozby náhradou za Děčín nám trvalo o poznání déle. Zkušenosti pro naše další počínání jsou však k nezaplacení.

Ing. Tomáš Tóth **Foto: Honza Mudra/Economia**

Výrazných změn doznaly intermodální přepravy. Ty byly sice postiženy již od počátku pandemie v roce 2020, ale letos v námořní dopravě mezi východní Asií a Evropou nastal, nebojím se použít slovo chaos. Ten v konečném důsledku znamenal výrazný nárůst cen a také snižování spolehlivosti a výkonnosti námořní dopravy. Jistě si vzpomínáte na zprávy o uvíznutí lodi Ever Given v Suezském průplavu – tato událost poznamenala námořní dopravu na řadu dalších měsíců samozřejmě s dopadem na železnici. V „intermodálu“ mne mrzí ztráta přeprav návěsů LKW Walter z Rostocku do Lovosic, kdy tato linka byla zkrácena do Drážďan. Naopak pozitivně hodnotím rozvoj spolupráce s dopravcem METRANS Rail, pro kterého realizujeme některé přepravy z České Třebové, resp. Prahy-Uhříněvsi až do Hamburku. Tím se dostávám k naší expanzní strategii. Myslím, že plány na rozvoj přeprav v zahraničí se nám opravdu daří naplňovat a kolegům a kolegyním ze zahraničních poboček a dceřiných společností za to patří velký dík. Vlaky ČD Cargo vezoucí dřevo, pohonné hmoty, cement, obilí nebo automobily již neodmyslitelně patří k provozu na německých nebo rakouských tratích. Osobně jsem také rád, že se nám podařilo „rozjet“ další dceřinou společnost ČD Cargo Adria, která již na podzim zahájila první přepravy a snad se již brzy stane držitelem dokumentů pro provozování železniční nákladní dopravy v Chorvatsku.

Další výzvě, které čelíme teď na podzim a budeme i v nejbližší době, je boom hnědouhelných přeprav. Zákazníci, kteří nám v průběhu roku pouze snižovali objednávky, najednou, počínaje měsícem září, požadovali zajistit převoz tak velkého množství paliva, které bylo v tu chvíli nad rámec

Pokračování na str. 2

Nechci být přehnaným optimistou

Dokončení ze str. 1

kapacit ČD Cargo. Vše samozřejmě souvisí s vývojem na energetickém trhu. Myslím ale, že i v této výzvě společně ukazujeme, jakou sílu má ČD Cargo. Velmi rychle jsme zareagovali a prioritizovali v opravárenství především vozovou řadu Falls a Eas, rozšířili flotilu krátkodobě najatých vozů a rozhodli o přednostních nástupech na uhelné vlaky. Vše tak, abychom mohli enormním požadavkům na vozbu hnědého uhlí vyjít vstříc. I přesto, že jsou očekávání ještě větší, již v měsíci říjnu letošního roku jsme přepravili přibližně tři čtvrtě milionu tun hnědého uhlí, což významně překračuje objemy loňského roku a atakuje pozice v roce 2019. Kapacity nákladních vozů ČD Cargo pro vozbu hnědého uhlí ještě dále rozšiřujeme, ale dnes je to již více o celém logistickém řetězci, o výlukách na infrastruktuře, která komplikuje vozbu a obraty lokomotiv, o kapacitách na vykládce a s tím souvisejících delších obratech vozů apod. To vše u komodity, jejíž objemy z dlouhodobého hlediska kontinuálně klesají a optikou zelené dohody jejich pokles měl dále akcelerovat.

Kontinuální růst přeprav v průběhu celého roku zvládáme nejen díky kapacitám a zázemí ČD Cargo, ale i díky velkému nasazení vás, zaměstnanců. A tady bez nadsázky smekám klobouk. Stále máme jistě rezervy v organizaci vozby, která je narušena nutnou výlukovou činností a velkým množstvím mimořádností, ale nyní v závěru roku, kdy nám komplikuje stav ještě další vlna pandemie Covid-19, by to bez vašeho nasazení, mnohdy v přesčasech, vůbec nešlo.

Ale zpět k vaší otázce. Nechci být přehnaným optimistou, protože hospodářské výsledky zdaleka ještě nejsou uzavřené, ale myslím, že i přes celou řadu problémů jsme to zvládli a rok 2021 se zařadí mezi úspěšné v historii ČD Cargo.

Co čeká ČD Cargo v roce 2022 a v následujících letech?

I v roce se třemi dvojkami chceme být jedničkou na českém železničním trhu, stabilizovat přepravní objemy, navyšovat zahraniční přepravy a v neposlední řadě zvýšit naši kvalitu. Musíme si ale uvědomit, že to rozhodně nebude jednoduché. Z obchodního hlediska pro nás bude nejdůležitější úspěšně implementovat schválenou cenovou a obchodní strategii a dosáhnout navýšení realizačních cen tak, aby pokryly raketově rostoucí vstupní náklady. Uvědomme si, že jen cena trakční energie pro rok 2022 vzroste minimálně o 45 %, roste i cena nafty nebo materiálové vstupy pro opravy nákladních vozů. To vše pod kontinuálním tlakem naší konkurence na kolejích, ale i mimo ně.

V „provozu“ naše schopnosti znovu prověří rozsáhlé výluky, například bude zcela znemožněn provoz na důležité koridorové trati mezi Brnem a Adamovem. Výlukami bude opět omezována doprava na důležité mezinárodní trati z Děčína do Drážďan, apod. Od začátku příštího roku by již měla být v plném provozu desítka lokomotiv TRAXX MS3, které budou nasazeny především na mezinárodní výkony. Pokračovat budeme samozřejmě i v modernizaci parku dieselových lokomotiv. Chceme-li na trhu uspět, musíme investovat – do lokomotiv i nákladních vozů. Ročně se jedná o částku 3 – 5 miliard Kč. Do konce března 2022 by nám měl výrobce dodat 100 nových vozů pro přepravy nástaveb Innofreight, dalších až 500 kusů máme v plánu pořídit do roku 2026. V letech 2022 – 2023 by náš vozový park měly rozšířit další cisterny a osmdesáti-stopé plošinové vozy. Za velmi důležitý milník považuji počátek roku 2025, kdy by měl být na vybraných tratích zahájen výhradní provoz se zabezpečovačem ETCS. Naše společnost má již nyní více než stovku lokomotiv vybavených mobilní částí tohoto zabezpečovače. Se stejnou intenzitou se věnujeme osazování nákladních vozů „tichými“ brzdovými špalíky. Samozřejmě chceme pokračovat i v investicích do zlepšování pracovních podmínek zaměstnanců nebo do informačních systémů.

Průměrný věk zejména našich provozních zaměstnanců je vysoký, proto velkým úkolem, před kterým stojíme, je nábor nových kolegů a jejich kvalitní zaškolení do specifických profesí na železnici. Pod taktovkou nové personální ředitelky schvalujeme novou střednědobou personální strategii, chceme být ještě více vidět ve školách, s některými z nich pak uzavíráme dlouhodobá partnerství ve snaze náboru jejich absolventů, potenciální zájemce chceme oslovovat i na sociálních sítích, kde lze prezentovat jak moderní a dynamicky se rozvíjející společností jsme. Osobně toto považuji za velmi důležité a pevně věřím, že cíle v této oblasti naplníme bezezbytku tak, aby i v budoucnu s našimi moderními lokomotivami měl kdo jezdit, nové či rekonstruované vozy měl kdo posunovat, či opravovat a takto bychom mohli pokračovat. Omladit pak potřebuje třeba i kolektiv našich obchodníků a dalších zaměstnanců.

ČD Cargo bude také muset v blízkém horizontu řešit, jakým způsobem dál optimalizovat systém jednotlivých vozových zásilek. Ten je velice náročný na lidskou práci a mnohé společnosti v Evropě, v podobě bývalých národních dopravců, jej už opustili z ryze ekonomických důvodů. Hned tady a teď bych ale rád všechny naše zaměstnance ujistil, že nejsem příznivcem záměny slov optimalizace a propouštění. Tedy touto cestou se při optimalizaci rozhodně nevydáme. Segment jednotlivých vozových zásilek vnímám jako naši konkurenční výhodu a vedle kombinované dopravy jako další důležitý nástroj, jak uskutečnit přesun zboží ze silnice na železnici.

Jste prvním viceprezidentem sdružení ŽESNAD.CZ. Jak vnímáte celkově budoucnost železniční nákladní dopravy v České republice, resp. v celé Evropě?

Myslím, že železniční doprava jako celek se ocitla na rozcestí a bude hodně záležet na tom, zda si svoje místo na trhu obhájí nebo bude její význam postupně klesat. Ať již jako ČD Cargo, nebo jako sdružení ŽESNAD.CZ budeme bojovat za růst významu železnice v Evropě. V krátkodobém horizontu se budeme muset vyrovnat se změnou portfolia přepravovaných komodit. Spalování pevných paliv dříve nebo později ustoupí jiným energetickým technologiím. Například v roce 2030 by spalování dřevní štěpky mělo tvořit až 25 % teplárenského mixu. Jsem přesvědčený o tom, že zajistit její přepravu bude v tak velkých objemech schopna pouze železnice. Odpady – i to je segment, ve kterém by železnice měla mít své nezastupitelné místo a kroky podnikané v sousedním Rakousku má slova jenom potvrzují. Mimochodem doprava obecně je jedním z největších producentů skleníkových plynů a zároveň oborem, ve kterém stále roste spotřeba energie. Tlak na udržitelnost tedy bude stále větší. V železniční nákladní dopravě se to zcela jistě projeví rostoucí poptávkou po nízkoemisní až bezemisní dopravě. V dlouhodobém kontextu je to samozřejmě správné, protože kapacitní, bezemisní a energeticky účinná železniční nákladní doprava může být prostředkem, jak naplnit ambiciózní cíle Green dealu. Bohužel nyní v důsledku „zelených“ aktivit spíše vnímáme velký nárůst cen elektrické energie, který zároveň zhoršuje konkurenceschopnost železnice.

Zmínil jsem problematiku jednotlivých vozových zásilek ČD Cargo. Společným cílem železničních dopravců by měl být převod zboží ze silnice na železnici. Vlaky „jednotlivek“ dnes představují přímou konkurenci silniční dopravě, budoucnost vidím v kooperaci se silnicí, kdy však nebudeme překládat zboží, ale přepravní prostředky se zbožím. Železnice podle mého názoru začíná v terminálu s napojením na bezemisní/autonomní silniční city logistiku. Kombinovaná doprava i „jednotlivky“ jsou dnes podpořeny slevou z dopravní cesty prostřednictvím nabídkových cen. V rámci evropských dotací je podporována výstavba terminálů a vleček. I přesto zboží na železnici nepřesouváme nebo jen ve velmi omezených objemech. K vyšším objemům se bez dalšího neproinvestujeme a ani je nezajistíme přes další nákladové optimalizace. Bude to tedy i o postupném rovnání podmínek na dopravním trhu, kde se střetává železniční doprava s další, především silniční konkurencí. Je proto potřeba na různých diskusních fórech, konferencích a kongresech, nebo při jednáních se zástupci vlády posunout diskuse ke konkrétnějším návrhům, jak rozvoj železnice podpořit a umožnit.

Závěrem mi dovolte, abych všem zaměstnancům Skupiny ČD Cargo poděkoval za jejich práci, jejímž výsledkem je přeprava přibližně 65 milionů tun zboží. To, že si vážím vaší práce a nasazení, jsem vám chtěl říci i na vánočním setkání, jehož konání bohužel nakonec znemožnila pandemická situace. Tak tedy alespoň zatím touto formou na stránkách Cargováku. **Přeji všem příjemné prožití Vánoc a do nového roku hlavně hodně zdraví, sil a potřebné rodinné pohody. A těm z vás, kteří přes vánoční svátky budou v práci, přeji klidnou a bezproblémovou službu.**

Připravil: Michal Roh

Adventní přeprava

Začátkem listopadu nás oslovila plzeňská firma Trhy Aleš s poptávkou na přepravu dřevěných stánků určených pro adventní trhy. Firma se zabývá realizací různých trhů, jarmarků a slavností na celém území naší republiky a funguje již od devadesátých let.

Cenová nabídka byla pro zákazníka zajímavá a brzy se začalo s realizací první přepravy. Domečky se sedlovou střechou přesahují ložnou míru, proto bylo před přepravou nutné projednání mimořádné zásilky. Jako nejvhodnější byl pro přepravu vybrán vůz řady Res, na který lze naložit až čtyři stánky.

Při první přepravě z Nejdku do Poděbrad jich bylo přepraveno 13. Cestou sice nastal zádrhel s úpravou nákladu, ale i přes tento problém dojela skupina 4 „resů“ do stanice určení tak, aby se stihla instalace stánků včas. Bohužel vládní nařízení s platností od 26. listopadu 2021 zakázala konání vánočních trhů z důvodu zhoršující se epidemické situace. Další přeprava tedy byla ohrožena.

Nakonec bylo 1. prosince v Nejdku naloženo dalších 10 stánků, jejichž stanicí určení byl Trutnov hlavní nádraží. V Trutnově měly trhy proběhnout tradičně na Krakonošově náměstí, ani zde se však neuskuteční a vánoční stánky tak musí vyčkat na příznivější dobu. Nicméně ČD Cargo v Trutnově alespoň tradičně stálo za vztyčením vánočního stromu na již zmíněném náměstí.

Jana Lemberková
Foto: Michal Roh

Přeprava vánočních stánků manipulačním vlakem z Nymburka do Poděbrad 24. listopadu 2021.

8. prosince zajistilo ČD Cargo svojí manipulační technikou vykládku stánků v Trutnově na hlavním nádraží.

Odklony na „Žatecké“ v roce 2021

Železniční trať Plzeň – Žatec je v jízdním řádu pro cestující uváděná pod číslem 160. Dráha spojuje města Plzeň, Kaznějov, Podbořany a Žatec a její délka činí 107 km. Koncese na její stavbu byla udělena 21. dubna 1870, avšak dráha byla zaústěna od Plzně do Března u Chomutova, přičemž ve stanici Žabokliky odbočovala trať do Žatce. Nicméně už 1. července 1879 byl provoz v úseku Žabokliky – Březno u Chomutova zastaven a koleje záhy v roce 1882 sneseny.

V nákladní dopravě od samého začátku dominovala přeprava uhlí z mostecké pánve na západ, případně dál do Německa, což byl jeden z důvodů vzniku dráhy. Dále šlo o přepravy různých komodit ze severu na západ a opačně. Tento trend víceméně vydržel až do přelomu osmdesátých a devadesátých let minulého století, kdy přišel první zlom a úpadek dráhy. Do této doby byla četnost nákladní dopravy natolik silná, že nebyl problém v každé stanici potkat minimálně jeden nákladní vlak v čele se známými „sergeji“ řady 781, ve vozbě manipulačních vlaků kralovali naopak plzeňští „čmeláci“ a lounští „brejlovci“ a později i „bardotky“. Po masivním odstavení „sergejů“ se nákladní vozby ze západu na sever a opačně zhostila dvojice plzeňských „trojkových brejlovců“ řady 753, avšak s koncem devadesátých let, z důvodu omezení přechodnosti, již nebylo možné lokomotivy provozovat ve dvojčlenném řízení, proto se začalo jezdit s postrky, byť z důvodu poklesu zátěží nebylo záhy ani postrků potřeba a vlak postupně přešel do režimu „podle potřeby“. Přelom milénia byl již pouze ve znamení místní vozby manipulačními vlaky, a proto není divu, že postupně začalo docházet nejen k rušení hradel a hlásek, ale i výhyben.

Od roku 2003 se postupně přistoupilo k několika etapám modernizace, avšak ta první proběhla o pár let dříve a ve stanicích Petrohrad, Kryry a Vroutek při ní došlo k osazení výhybek se samovraty. Řešení, které sice vygenerovalo úsporu staničního personálu, ale naopak jízdu vlaku značně zpomalilo. Zpočátku dokonce strojvedoucí ve stanicích Podbořany, resp. Blatno u Jesenice vyzvedával svazek náhradních klíčů pro případ poruchy samovratu a nutnosti výhybku ručně přestavit nebo uzamknout. Takové řešení zvláště u rychlíku řazeného z lokomotivy řady 754 a až pěti klasických vozů působilo poněkud rozpačitě. Nicméně záhy modernizace postoupila o několik levelů výše a rychlý konec posledních mechanických návěstidel nakonec znamenal dálkové řízení celé 107 km dlouhé dráhy z jednoho pracoviště, ze stanice Blatno u Jesenice. V prvních letech byly tzv. modrým výpravčím obsazeny ještě stanice Kaznějov a Podbořany, hlavně z důvodu častých posunů.

Nástup remotorizovaných „brejlovců“ dokládá snímek uhelného vlaku mezi chmelnicemi nedaleko Kryr. Kratší soupravy se tehdy zhostil pouze jeden „catr“ za asistence postrkové dvojice 742.

Rok 2021 již ve znamení sedmičkových 742. Vpředu plzeňské 742.739+735 a postrk obstarávají náležitosti z pracoviště ČD Cargo Most se stroji 742.730+740, hmotnost vlaku téměř 2 600 tun. Snímek byl pořízen nedaleko Mladotic v říjnu 2021.

Po modernizaci tratě Plzeň – Cheb byla i poslední tranzitní zátěž přesměrována „pod trolej“ a tím pádem osiřely i zdejší manipulační vlaky. Určitým oživením posledních let je odklonová vozba, ačkoliv i ta doznala postupem času velkých změn nejen její koncepcí, ale i nasazením hnacích vozidel. První roky provozu odklonových nákladních vlaků na „žatecké“ byly ve znamení dvojic lokomotiv řady 742. Tehdy na 12 hodinovou směnu z Plzně do Chomutova a zpět byly stavěny dvě dvojice lokomotiv, totéž i na pracovišti Chomutov a doplňkově jedna dvojice 742 vypomáhala až ze vzdálených Karlových Varů. Hmotnost vlaků až 2 000 tun, relativně i sklonově náročná dráha si vyžádala nemálo neschopností vozidel a mnohé se již do provozu ani nevrátily. Často se z důvodů nedostatku potřebných hnacích vozidel odvezl lehčí vlak na úkor těžšího, který byl přetrasován po delší trase přes Ústí nad Labem a Prahu. Závěr roku 2007 spojený se vznikem nové společnosti ČD Cargo byl dalším historickým okamžikem dráhy. Postupná modernizace „brejlovců“ řady 753 přinesla na další „žatecké“ odklony celkem pozitivní změnu, kdy čtveřici lokomotiv 742 nahradila zpravidla dvojice modernizovaných „catrů“ 753.7, kterou podle potřeby doplňovala sólo nebo také dvojice lokomotiv 742. V době modernizace koridoru mezi Plzní a Chebem projelo po trati 160 za 24 hodin až 8 nákladních vlaků. V roce 2021 byl odklonový dopravní koncept omezen na jeden pár v denní a jeden pár odklonů v noční době. Samozřejmě v případě nutnosti bylo možné zavést i další vlak v režimu ad-hoc. Zároveň se změnilo nejen nasazení hnacích vozidel, kdy ke slovu přišla nově modernizovaná řada 742.71, ale i celkově lokomotivní a personální nasazení, které počítalo s vedením těžších uhelných vlaků o celkové hmotnosti až 2 600 tun. Z těchto důvodů se veškeré náležitosti vystavily na jeden takto těžký vlak z hnědouhelné pánve na Plzeňsko a naopak ve směru z Plzně bylo možno odvézt dvě lehčí soupravy s rozdělením lokomotivních a personálních náležitostí.

Plzeňské „dvojče“ 742.230+347 s ucelenou soupravou z Nového Sedla u Lokte, bylo zvěčněno v roce 2008 u obce Potvorov, nedaleko známého Odlezelského jezera.

Zpět na sever se z Plzeňska vracejí zpravidla jen prázdné soupravy, jak dokládá fotografie dvojice 742.735+739 v trošku zapomenutém kraji u obce Kněžice, kde jako by se zastavil čas.

Vzhledem ke každoroční rozsáhlé výlukové činnosti na železniční síti lze předpokládat, že se podobných odklonů dočkáme i v následujících letech.

Text a foto: TN

Konference Rail Business Days

Ve dnech 22. až 24. listopadu 2021 se v pražském Kongresovém centru konal první ročník odborné konference Rail Business Days. Tato konference byla věnována soudobé a budoucí železniční dopravě, a to jak v českém, tak i evropském kontextu, přičemž celá konference byla zaměřena na udržitelnou a zelenou železnici.

Vystoupila zde řada řečníků jak z oblasti politiky – SFDI, Ministerstva životního prostředí, českého zastoupení Evropské komise – tak i z oblasti železničního byznysu, například firmy AŽD, Siemens, Vitesse, Strail, ale v panelové diskuzi také zástupce sdružení ŽESNAD.CZ, konkrétně jeho výkonný ředitel Oldřich Sládek.

Dominantním tématem byla pochopitelně osobní doprava, a to hlavně v prezentacích a přednáškách politiků, přičemž stěžejním bodem jejich zájmu je výstavba sítě vysokorychlostních tratí. S těmito představami ovšem někteří diskutéři polemizovali. Zejména dle zástupců nákladní dopravy představuje budování sítě VRT v České republice určitou hrozbu rozvoje konvenční železnice. V první řadě jde o proklamovaný přínos odlehčení současných přetížených páteřních tratí, přičemž z tohoto pohledu lze za přínosný považovat snad pouze nový úsek vysokorychlostní tratě Přerov – Ostrava-Svinov, který by řešení pro stávající dvoukolejnou trať měl znamenat. Jinak se o nákladní dopravě debatovalo jen ve velmi obecné rovině nutného převodu přeprav zboží ze silniční dopravy na železnici, ale bez jakýchkoli konkrétních myšlenek a návrhů.

Dalším probíraným tématem byl rozvoj systému ERTMS/ETCS a velmi rychle se blížící termín zahájení tzv. výhradního provozu na významné části české železniční sítě, ke kterému by mělo dojít 1. ledna 2025. Podle vystoupení zástupce firmy AŽD Zdeňka Chrdleho je tento termín nereálný, a to především z důvodu nemožnosti vybavit tímto systémem dostatečný počet hnacích vozidel, a to především motorových vozů a jednotek závislé i nezávislé trakce pro osobní dopravu. Jiným zajímavým příspěvkem byla prezentace Martina Bělčíka, generálního ředitele VUZ na téma kybernetické bezpečnosti současné železnice a rychlého vývoje tohoto prostředí, kterému bohužel neodpovídá legislativa a normy, ač jde mnohdy o nástroje staré jen několik let. V neposlední řadě je třeba samozřejmě zmínit vystoupení Zbyňka Hořelici, ředitele Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), který ve svém vystoupení informoval o historii, současnosti a především budoucnosti SFDI jakožto nejvýznamnějšího českého nástroje na financování rozvoje dopravní infrastruktury, a to samozřejmě nejen železniční.

Panelová diskuze na téma udržitelná železnice za účasti pánů Oldřicha Sládka, Žesnad.cz, Emanuela Šípa, předsedy Dopravní sekce HK ČR, Julia Přenosila z Vysoké školy logistiky a moderovaná Romanem Štěrbou z FD ČVUT.

Text a foto: Martin Boháč

Jednotky organizační struktury ČD

PJ Ostrava

Naše seznamování se s jednotkami organizační struktury ČD Cargo zakončíme v rázovitém regionu Ostravska, v Provozní jednotce Ostrava. Ta se může jednoznačně pyšnit nejvyšší nakládkou i vykládkou, což je dáno průmyslovým charakterem oblasti, stejně jako polohou na trojmezí České republiky, Polska a Slovenska. PJ sídlí na adrese Nádražní 88/192, 702 00 Ostrava.

Obvod PJ Ostrava

4	provozní pracoviště
1 179	km železničních tratí
153	obsluhovaných tarifních bodů
197	obsluhovaných vleček

Výkony PJ Ostrava

Nakládka:	550 000	vozů/rok 2020
Vykládka:	530 000	vozů/rok 2020

TOP stanice dle nakládky (2020):

Třinec, Louky nad Olší, Ostrava-Kunčice, Ostrava hlavní nádraží, Přerov

TOP stanice dle vykládky (2020):

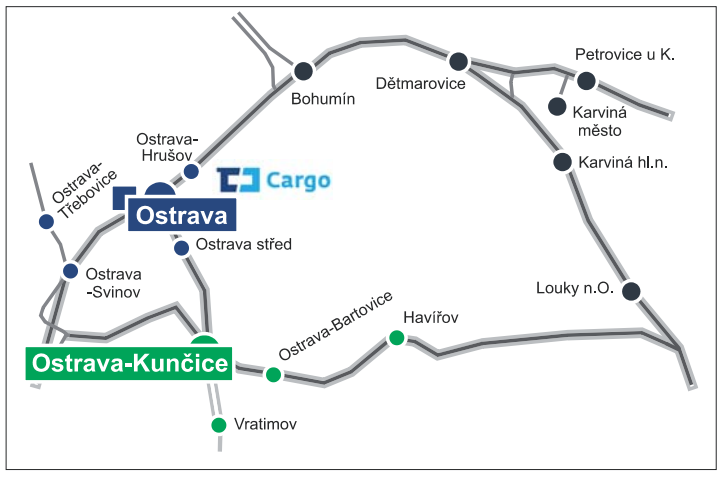
Třinec, Ostrava-Bartovice, Ostrava hlavní nádraží, Ostrava střed, Bohumín

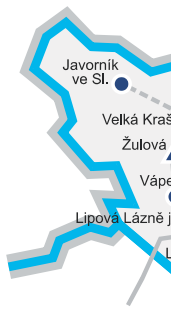
Provozní jednotka Ostrava vznikla 1. prosince 2007. V té době jí bylo podřízeno devět provozních pracovišť, k dnešnímu dni to jsou 4 provozní pracoviště, ale tento obvod prošel poměrně velkými změnami. Sídly provozních pracovišť byly Bohumín, Český Těšín, Karviná-Doly, Opava východ, Ostrava hlavní nádraží, Ostrava-Kunčice, Petrovice u Karviné, Studénka a Třinec. PP Třinec bylo zrušeno k 1. lednu 2009, PP Petrovice u Karviné k 1. září 2009. V souvislosti s optimalizací provozních činností došlo k 1. lednu 2010 ke zrušení PP Karviná-Doly a k 1. dubnu 2013 i ke zrušení PP Opava východ a Studénka. Významnou změnou bylo zrušení provozní jednotky Olomouc a následné rozdělení jejího obvodu. Zachována zůstala provozní pracoviště Valašské Meziříčí, Přerov a Olomouc. Ještě předtím bylo zrušeno provozní pracoviště v Horní Lidči (1. března 2009). PP Přerov bylo zrušeno 1. ledna 2017, PP Bohumín a PP Valašské Meziříčí neexistují od 1. ledna 2020.

Nejvýznamnější zákazníci v obvodu PJ Ostrava se rekrutují z řad hutnických firem, jakými jsou například Třinecké železárny, Liberty Ostrava nebo Vítkovice Steel, pro které přepravujeme jak vstupní suroviny (železné rudy, dolomitické vápence, uhlí, koks, železné šroty), tak hotové výrobky nebo polotovary. Našimi vlaky je stále ve velké míře přepravováno černé uhlí, a to jak z utlumovaných dolů OKD, tak i z polských šachet nebo baltských přístavů. Zapomenout nesmíme ani na další zákazníky z oblasti chemického (Borsodchem, DEZA) dřevozpracujícího průmyslu (BIOCEL, pila Mayr-Melnhof Holz), průmyslu stavebních hmot (Cement Hranice, Vápenka Kotouč Štramberk) a také na automobilku Hyundai v Nošovicích.

Také na Ostravsku se stále častěji dostávají ke slovo modernizované lokomotivy řady 742.71. **Foto: Vítězslav Klozík**

Mapa obvodu PJ Ostrava





PJ Česká Třebová

Sídla, stanice

- Cargo — sídlo provozní jednotky
- Olomouc — sídlo provozního pracoviště
- Chropyně — stanice - výplň dle příslušnosti k PP
- Tovačov — stanice se zvláštními podmínkami - výplň dle příslušnosti k PP
- SOKV Ostrava

Dopravní koleje

- dvou a vícekolejný úsek elektrifikované tratě
- dvou a vícekolejný úsek neelektrifikované tratě
- jednokolejný úsek elektrifikované tratě
- jednokolejný úsek neelektrifikované tratě
- tratě dle D3
- soukromý nebo pronajatý úsek tratě

© Milan Koska aktualizováno k 15. 1. 2021

ROZHOVOR S ŘEDITELEM PJ OSTRAVA

Ředitelem Provozní jednotky Ostrava je od 1. července 2020 Ing. Ivan Čimbora, který ve funkci nahradil dlouholetého matadora nákladní přepravy ČD, resp. ČD Cargo na Ostravsku Pavla Kuřila.

Na železnici pracujete dlouhá léta, ale ředitelem PJ jste poměrně krátce. Co pro Vás jmenování do této funkce znamenalo a co vše jste musel řešit?

Víte, datum 1. července má pro mě hlubší význam, dá se říci symboliku. V roce 1983 jsem po absolvování gymnázia právě 1. července nastoupil do pracovního poměru u tehdejších ČSD jako posunovač-zarážkář v Bohumíně, takže k tomuto datu slavím své ajznboňácké narozeniny, letos to byly osmatřicáté.

Když jsem se rozhodoval a rozvažoval, jestli na tuto pozici vůbec mám, věděl jsem, že se můžu opřít o tým kolegyň a kolegů, jak z aparátu provozní jednotky a provozních pracovišť, tak i přímo z provozu; Pavel Kuřil říkal: *„PJ Ostrava je dobrá firma“*, mohu potvrdit a všem upřímně děkuji. Nebudu zastírat, jmenování do pozice ředitele PJ Ostrava pro mě byla a je obrovská pocta a velmi si vážím důvěry ze strany vedení naší společnosti. Zároveň je to ohromný závazek a zodpovědnost. Zodpovědnost za chod svěřeného úseku provozu, za podíl na výkonových a ekonomických výsledcích ČD Cargo, hospodaření PJ a rovněž za více než dvanáctset zaměstnanců. I když jsem u ČD Cargo od jeho samého vzniku a pracoval jsem na pozici vedoucího skupiny technologie a s odpovědností statutárního zástupce ředitele PJ, bylo to jako naskočit do rozjetého vlaku. Všichni znají situaci a pocity, kdy se musí vyrovnat se zásadní změnou v životě. Učím se dodnes. Živě si vzpomínám, jak jsme se v polovině roku 2020 museli srovnávat s následky doznívající první vlny nákazy Covid-19, řešili jsme pokles výkonů, omezování pracovní doby nebo vůbec aktivaci pracovišť, zaváděli preventivní hygienická opatření, nastavovali jsme a zvládli částečnou nezaměstnanost… A pak přišel říjen a nová vlna, nová opatření, nové důsledky. Chci takto poděkovat všem zaměstnancům a sociálním partnerům za odvedenou práci a jejich příspěvek ke zvládnutí situace.

Ing. Ivan Čimbora **Archiv p. Čimbory**

Jaký bude rok 2022 v PJ Ostrava? Co práci ve Vašem obvodu nejvíce ovlivní?

Osobně očekávám, že rok 2022 bude ve znamení pokračující stabilizace nebo i navyšování provozních výkonů, o čemž nasvědčují informace stěžejních zákazníků obvodu a jejich investice do výrobních technologií a kapacit. Dalšími faktory, které budou ovlivňovat provozní i personální práci PJ, jsou nové příležitosti typu Terminál Mošnov a Terminál Bohumín-Vrbice. Budou realizovány další výluky železniční infrastruktury provozovatelů drah. A ať chceme nebo ne, těžba černého uhlí na Karvinsku je již dlouhodobě tlumena a jednoho dne skončí definitivně, nicméně koksovny, oceláři a energetici v našem regionu pro svou výrobu uhlí potřebují a my jako nákladní železniční dopravce se musíme naučit přizpůsobit se novým podmínkám a požadavkům těchto zákazníků.

Tradiční otázka se týká personálních záležitostí. Asi také musíte řešit nedostatek zaměstnanců některých provozních profesí? Jakým způsobem se to projevuje v provozní práci?

Je faktem, že věkový průměr zaměstnanců se zvyšuje. S tím souvisí potřeba postupné generační obměny v jednotlivých profesích. To je a bude otázka další systémové práce. S vyšším věkem ale i dalšími vlivy se úzce pojí opotřebovanost a zdravotní problémy zaměstnanců, a tedy pracovní neschopnosti případně až ztráty zdravotní způsobilosti. Denně je 110 a více zaměstnanců v pracovní neschopnosti a je vytvářen nezbytně nutný přesčas k zajištění provozních výkonů, který přepočteno převyšuje měsíční normu 72 zaměstnanců. To jsou obrovská čísla a v konečném důsledku negativně ovlivňují mzdové náklady PJ. Nelze ale pominout ani dopad a nepříznivé působení přesčasové práce na fyzický stav a nasazení zaměstnanců, omezovány jsou síly čet, zaměstnanci jsou stále více unaveni. Nechci zatěžovat čísly, takže jen obecně – v PJ Ostrava je tak jako i u ostatních provozních jednotek nedostatek zaměstnanců zejména nosných provozních profesí jako jsou strojvedoucí, vozmistr, vedoucí posunu, posunovač. Zpracováváme analýzu potřeby doplnění podstavů a zabezpečení generační obměny zaměstnanců, vedeme náborové kampaně, dáváme na doporučení našich zaměstnanců. Ve spolupráci s odborem O10 jsme po nákazou Covid-19 vynucené pauze obnovili nebo i nově nastavili spolupráci s odbornými středními školami a žákům a studentům jsme nabídli praktikantská místa na různých pracovních pozicích v oblasti nákladní železniční dopravy. Je to základní vklad s cílem vyvolat zájem u mladých adeptů o budoucí zaměstnání u ČD Cargo.

Připravil: Michal Roh

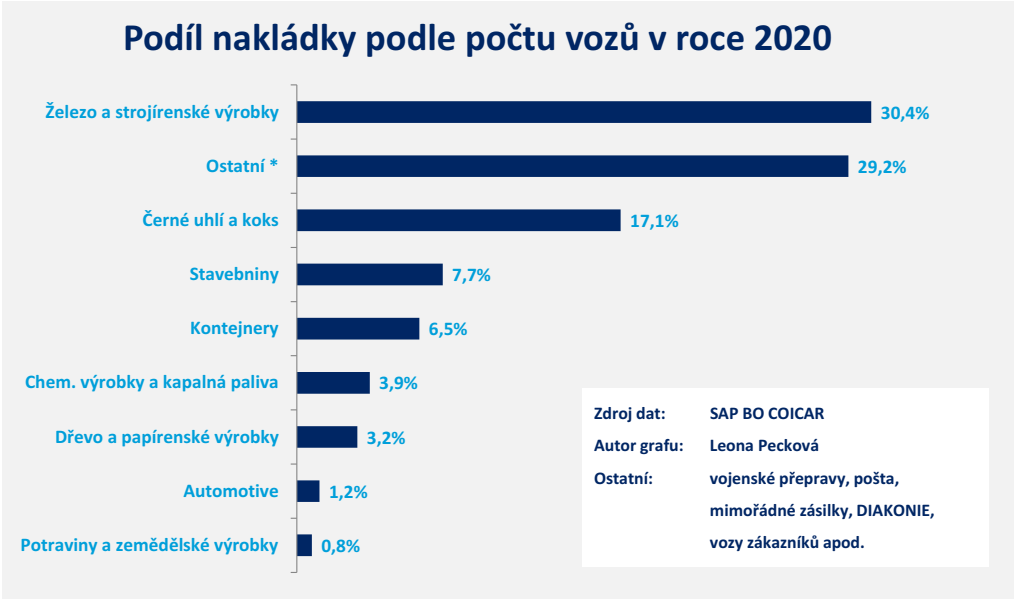
Cargo (13. část)

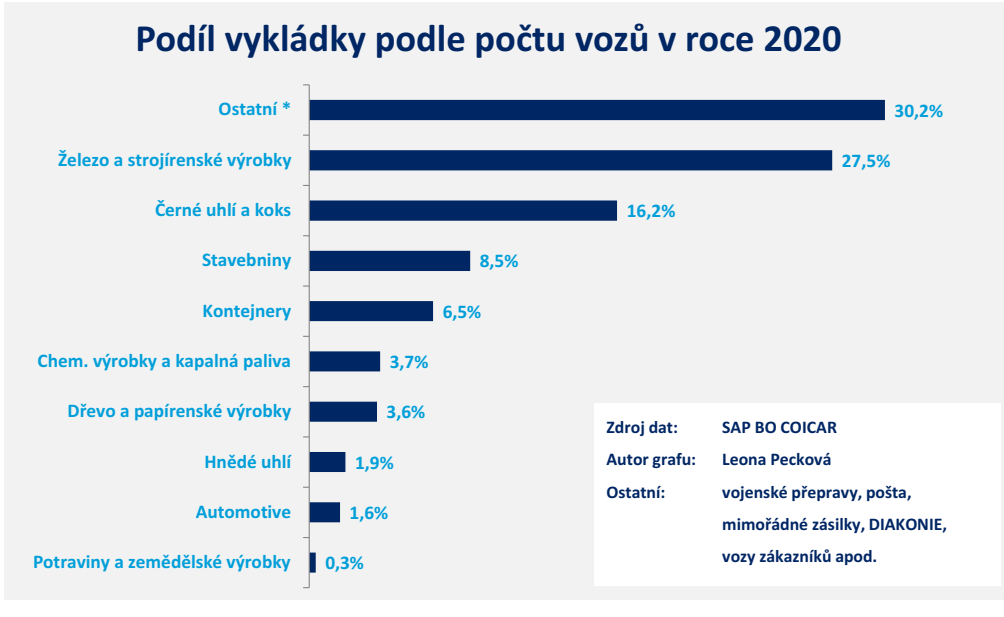
Významný podíl představují mezinárodní přepravy – v obvodu PJ Ostrava se nacházejí tři významné hraniční přechody do Polska a dva na Slovensko. Řada přeprav je dnes realizována ve spolupráci s dceřinou společností CD Cargo Poland. **Foto: Michal Roh ml.**

V Ostravě se nachází jedna z nejvýznamnějších seřaďovacích stanic v České republice. V blízké budoucnosti se připravuje její zásadní modernizace. **Foto: Michal Roh ml.**

Boom přepravy kalamitního dřeva z Jeseníků již máme za sebou a přepravy tohoto zboží se pomalu stabilizují na předchozích objemech. **Foto: David Stanovský**

K nejvýznamnějším zákazníkům ČD Cargo v obvodu PJ Ostrava patří Třinecké železárny. **Foto: Archiv ČD Cargo**





Projekt MOMIS – Přes překážky ke hvězdám (5.)

Pilotní vlna migrací do nové domény, o níž jsme referovali v minulém čísle Cargováku, se v průběhu listopadu rozšířila z malé skupinky „morčat“ na kompletní osazenstvo odborů O20 a O26 a v osobách pracovníků odboru controllingu a investic (O01) poprvé zasáhla i mimo IT.

Sluší se přiznat, že tato fáze ověřování migračních postupů neproběhla tak docela „bez ztráty květinky“. V některých případech bylo zapotřebí obnovovat certifikáty pro elektronický podpis, jindy se ukázalo nezbytné změnit nastavení aplikací tak, aby umožnily práci pod novým uživatelským účtem. Přestože odstraňování těchto potíží stálo a stojí nemalou porci času i kapacit týmu IT podpory, daří se krok za krokem problémy řešit a směřovat k vytčenému cíli. Tím je odladění všech nástrojů a algoritmů tak, aby jednotlivé vlny migrací, které budou zahrnovat až stovky uživatelů, proběhly hladce a nenarušily jejich práci. Ostatně – jak praví aforismus rozšířený patrně do všech oblastí lidské činnosti – pokud něco funguje napoprvé, je to pro zkušeného odborníka spíše důvod k znepokojení, než k radosti.

Úsilí projektového týmu je v současnosti napřeno k tomu, aby nejpozději počátkem ledna bylo možné zahájit hromadné migrace uživatelských účtů. Připomeňme si, že na tento krok postupně naváže instalace nového Office 365, přeadresace sítí a následně migrace mailové schránky.

Podstatně hladší byla oproti pilotním migracím změna směrování elektronické pošty, která proběhla, aniž ji uživatelé zaznamenali. O co jde? Před touto změnou jakákoliv mailová zpráva, zaslaná z internetu na adresu @cdcargo.cz, procházela přes centrální poštovní systém Správy železnic, odtud byla doručena na Exchange server 2010 a z něj do Outlooku na stanici uživatele. Nyní je však veškerá takto adresovaná elektronická pošta směrována na Exchange online a teprve odtud „dovnitř“ firmy. Touto změnou je celá infrastruktura připravena na okamžik, kdy se do Exchange online začnou přesouvat schránky uživatelů – a kdy stávající poštovní server bude moci být postupně odstaven.

Do adopční kampaně, o níž již rovněž v Cargováku byla zmínka, se nově zapojil i odbor personální a specialisté na marketing a komunikaci, což přinese rozšíření záběru a lepší zacílení komunikace spojené s projektem. V nejbližší době se tak o projektu, jeho cílech a průběh začnou zaměstnanci firmy dozvídat i z jiných zdrojů, než jen z interního časopisu. Stane se tak těsně před zahájením edukační fáze adopční kampaně. V jejím rámci budou na vyhrazeném portálu projektu zpřístupněny uživatelům informace o systémech a aplikacích Microsoft 365 a v neposlední řadě začnou probíhat

školení – to vše s cílem co nejefektivněji připravit zaměstnance na změny, které do života společnosti vnese implementace systémů Microsoft 365.

Jednou z nejvýraznějších změn bude ta, která se dotkne pracovníků v provozu. Ti dnes, typicky ve směnném provozu, sdílejí jednu stanici vyba venou kancelářským balíkem Microsoft Office nebo Libre Office. K ní se přihlašují sdíleným účtem typu „ČD Cargo PJ PHA vedoucí směny PHA LI“ a užívají k němu přiřazenou schránku s adresou typu „CDCPHAvedsmenyPHALI@cdcargo.cz“.

Toto řešení v minulosti přineslo úsporu z hlediska počtu licencí, cenou za to však byla jednak nemožnost komunikovat s konkrétním pracovníkem z dané skupiny, jednak „slepá skvrna“ z hlediska bezpečnosti, protože přihlašovací údaje k takovýmto účtům se z pochopitelných důvodů měnily jen málokdy a tak teoreticky možností přístupu disponovali (mimo jiné) i lidé, kteří již v ČD Cargo nepůsobili.

Po nasazení M365 zůstane původní sdílená mailová adresa zachována v podobě skupinového mailboxu, k němuž ovšem jednotliví uživatelé budou přistupovat pod svými individuálními AD účty. Každý z nich navíc bude mít k dispozici kompletními služby MS Office – byť zpravidla půjde o tzv. Office Online, tedy Word, Excel atd. přístupné prostřednictvím webového prohlížeče. Výhody takového řešení jsou zřejmé: kancelářské vybavení se sjednotí, komunikace prostřednictvím mailu nebo MS Teams bude možná nejen s daným sdíleným pracovištěm, ale i přímo s konkrétním zaměstnancem a odpadnou slabá místa z hlediska bezpečnosti. Nevýhodou naopak bude jisté „nepohodlí“, protože každý zaměstnanec bude muset znát a bezpečně uchovat své přihlašovací údaje.

Jsme si vědomi, že pro provozní zaměstnance bude takový krok znamenat citelnou změnu pracovního režimu, jde ale o změnu nezbytnou, vynucenou především požadavky z oblasti kybernetické bezpečnosti. I když její realizace z hlediska implementační i adopční fáze projektu bude znamenat velkou výzvu, věříme, že ji v nadcházejícím roce úspěšně zvládneme a uživatelé záhy ocení přínosy nových technologií.

Tým MOMIS děkuje všem kolegyním a kolegům za dosavadní spolupráci na projektu a přeje jim i všem jejich blízkým požehnané Vánoce a vše dobré do roku 2022.

Tým MOMIS

Praxe žáků škol se opět rozeběhly

Nedílnou součástí spolupráce se středními školami je praxe žáků na pracovištích ČD Cargo. Každý rok se praxe účastní žáci většiny smluvních škol. V tomto školním roce jsme rozšířili portfolio smluvních škol o Střední školu Bohumín, která se mimo jiné zaměřuje i na železniční dopravu a přepravu. Uzavřeli jsme osmnáct Dohod o vykonání odborných praxí, v řeči čísel se jedná o 291 žáků, kteří absolvují odbornou praxi na našich pracovištích. Samozřejmě takto vysoké číslo klade enormní nároky na naše vybrané zaměstnance, kteří se žákům věnují nad rámec svých pracovních povinností. Za to je potřeba jim poděkovat. Bez jejich spolupráce by se praxe nedaly realizovat.

Foto: Milan Kordas

Je velkou výhodou naší společnosti, že máme pracoviště po celé republice a můžeme žákům nabídnout praxi v blízkosti školy, případně jejich bydliště. Další výhodou, kterou žáci i pedagogové oceňují, je široké portfolio pracovních pozic, na kterých se žáci vystřídají v rámci praxe, a to jak na PJ, tak i v SOKV.

Cílem odborné praxe je představit žákům naši společnost, jednotlivá pracoviště, prostě práci na železnici, a to jak v provozu, tak i v kanceláři. U nás si ověřují své teoretické znalosti nabyté ve škole a konfrontují je s realitou. Pro některé z nich je to první pracovní seznámení s železnicí, proto je důležité, aby si odnášeli z praxe co nejvíce pozitivních informací. Pokud se praxe úspěšně realizuje, může sloužit jako potenciální zdroj mladých a vzdělaných lidí, kteří naši společnost budou vnímat jako vedoucí mezi nákladními železničními dopravci, moderní, flexibilní a perspektivní. Potom je velká šance, že si ČD Cargo zvolí jako svého zaměstnavatele po ukončení studia.

Využili jsme situace, kdy jsou žáci na praxi a vyzpovídali dva žáky ze SŠTD Ostrava-Vítkovice Reného a Terezu, a také vedoucí odborných praxí na škole paní Marcelu Jendřejčíkovou. Tady jsou jejich odpovědi:

René, žák 3. ročníku SŠTD Ostrava Vítkovice

1. ***Jaké jsou tvé první dojmy z praxe u naší firmy?***

– Fajn dojmy, praxe se mi tam líbila.

2. ***Co ses dosud dozvěděl/a o ČD Cargo?***

– O ČD Cargo jsem se dozvěděl, že to je dceřiná společnost ČD se zaměřením na nákladní přepravu, a že přepravuje nejrůznější zboží nejen po České republice, ale i v zahraničí.

3. ***Co tě zatím překvapilo či zklamalo?***

– Překvapilo mne, jak může být zajímavá práce u ČD Cargo.

4. ***Plní praxe v železničním provozu tvá očekávání?***

– Ano, plní.

5. ***Které profese jsi zatím navštívil/a?***

– Zatím jako vedoucí posunu Ostrava levé v Ostravě Mariánských horách.

6. ***Připadá ti práce u jednotlivých profesí zajímavá?***

– Ano, velice zajímavá.

7. ***Je nějaká profese, kterou bys chtěl v budoucnu vykonávat?***

– Chtěl bych být strojvedoucím.

8. ***Jaký je tvůj celkový dojem (prostředí, lidé, přístup…)***

– Můj celkový dojem je velmi pozitivní. Moc se mi na pracovišti líbilo, teplo, čisto a bezva přístup zaměstnanců, kteří se mi věnovali a vše vysvětlili.

Tereza, žákyně 3. ročníku SŠTD Ostrava Vítkovice

1. ***Jaké jsou tvé první dojmy z praxe u naší firmy?***

– Přístup zaměstnanců k nám učňům.

2. ***Co ses dosud dozvěděl/a o ČD Cargo?***

– Dozvěděla jsem se mnoho o plombování vozů, o vážení vozů, sepisování nákladních listů a použití vozových nálepek.

3. ***Co tě zatím překvapilo či zklamalo?***

– Překvapil mě kladný přístup zaměstnanců, kteří nám vysvětlují učivo a odpovídají na naše otázky, ale zklamal mě přístup těch, kteří se nám moc nechtějí věnovat.

– Plní praxe v železničním provozu tvá očekávání?

– Ano, plní.

5. ***Které profese jsi zatím navštívil/a?***

– Zatím jako vozový disponent Komerční obvod Ostrava hl.n.

6. ***Připadá ti práce u jednotlivých profesí zajímavá?***

– Ano, dozvíme se mnoho nových věcí.

7. ***Je nějaká profese, kterou bys chtěl v budoucnu vykonávat?***

– Chtěla bych se po vyučení ucházet o profesi strojvedoucí.

8. ***Jaký je tvůj celkový dojem (prostředí, lidé, přístup…)***

– Můj celkový dojem je v pohodě. Děkuji zaměstnancům, kteří se mi věnovali a vše vysvětlili.

paní Marcela Jendřejčíková, vedoucí praxí a odborného výcviku SŠTD Ostrava-Vítkovice

1. ***Jak zatím hodnotíte v rámci odborných praxí spolupráci s ČD Cargo?***

– Jsem velice ráda, že se nám praxe rozběhla, ČD Cargo nám umožnilo ve vybraných stanicích a ve vybraných pozicích učně a žáky umístit na praxi.

2. ***Jsou žáci na praxi aktivní, zajímají se o práci, profese, technologie?***

– Jsou to dvě skupiny. Těch, co se o práci zajímají a jsou aktivní a naopak těch, co zájem moc neprojevují. Snažíme se je motivovat, aby tento postoj změnili.

3. ***Doplňují praxe na našich pracovištích vhodně teoretický obsah výuky?***

– Učni a žáci ve škole, v teoretické výuce probírají učivo, které si na praxi mají pod dozorem sami vyzkoušet, mají dané úkoly, které se jim za pomocí zaměstnanců daří plnit. Žáci pak, ze zadání píší seminární práci.

4. ***Chcete ještě něco doplnit, či vzkázat?***

– Chtěla bych touto cestou poděkovat panu řediteli PJ Ostrava Ing. Čimborovi a panu Jelínkovi z personálního odboru GŘ ČD Cargo, kteří se starají o umístění učňů a žáků na pracoviště a operativně řeší změny, o které žádáme v době covidu.

- Taktéž děkuji všem zaměstnancům, kteří se žákům věnují a své vědomosti jim na praxi předávají.

Petr Tobiáš a Tomáš Jelínek

Cesta s Octávií do Rumunska

Vážení čtenáři,
v létě tohoto roku jsme podnikli týdenní cestu ze západních Čech přes Slovensko, Ukrajinu do Banátu v Rumunsku. Jednalo se o organizovaný výlet se skupinou cca tisícovky nadšenců pod názvem GUMBALKÁN. Pravidlem akce je jet s autem v pořizovací hodnotě maximálně 25 tisíc Kč. Libovolné úpravy vozu jsou vítány a vřele doporučovány. Nejede se totiž pouze po silnicích, ale i lesními cestami. Nicméně trasa je plánována tak, aby ji bylo možné projet auty s náhonem jedné osy.

První problém co se musel vyřešit, bylo sehnat auto. Na to se skvěle hodila ŠKODA Octavie kombi první generace, na hlínách a v benzínu. Bylo to auto od kamaráda za krásných 16 tisíc Kč. Ihned po koupi se zjistila první závada. Bylo potřeba vyměnit spojku, uložení zadních tlumičů a čelní sklo. Dále jsme nainstalovali plechový kryt pod motor, zahrádku s LED osvětlením a rezervní terénní pneu. Automobil jsme také opatřili polepem propagujícím **ČD Cargo**. Poslední vychytávkou byla instalace 2 metry dlouhé prkenné postele na spaní do kufru.

Start byl naplánován v obci Bílá v Beskydech v sobotu v 10 hodin ráno. Jelikož jsme měli start vzdálený cca 6 hodin jízdy a 540 km, vyrazili jsme už v pátek dopoledne a po cestě se spojili s dalšími dvěma posádkami. Po cestě na start se projevila první závada. Po cca 5 minutách svícení nám přestalo svítit přídavné LED světlo. To jsme vyřešili koupí nového páru po cestě a já jsem si ho ještě v noci za svícení světla z mobilu nainstaloval. Na startu bylo druhý den ráno připraveno cca 300 posádek. S mírným zpožděním jedné hodiny jsme konečně vyrazili na cestu.

První den jsme měli v plánu dojet až na Ukrajinu. Ze Slovenska jsme si prohlédli dřevěný orloj ve Staré Bystrici, Štrbské pleso, nádrž Liptovská Mara, Spišský hrad a asi nejsilnějším zážitkem byl Luník IX. Pokračovali jsme přes památník Dargovských hrdinů a udělali povinné fotky s tanky SU 100 a T34/85. Na hranice s Ukrajinou jsme přijeli cca ve 21 hodin. Průjezd tří aut se povedl bez úplatků za 1,5 hodiny. Jediné ztráty byly 2 krabičky doutníčků. Přenocování proběhlo v místní kulturní stodole se suchým WC a venkovní sprchou. Druhý den jsme měli za cíl dostat se co nejdříve z Ukrajiny do Rumunska. Jediné zajímavé místo na trase byla četnická stanice v Koločavě a cesty pro BVPčka. Navigace nám vypočítala cestu přes Ukrajinu na 5 hodin. V reálu to ale znamenalo více jak 9 hodin díky neskutečně rozbitým cestám. Den jsme zakončili již v Rumunsku nocováním v autech na parkovišti u nejvyššího dřevěného kostela v Evropě. Třetí den jsme zahájili prohlídkou dvou kostelů a unikátního hřbitova (každý náhrobek měl obrázek s profesí zemřelého, jako švadlena, lesník, atd.) v Sighetu. Následovala také první terénní zkouška, kterou jsme pro neprůjezdnost dali jen do poloviny. Jeli jsme se tedy podívat na největší dřevěný klášter v Barsaně a nemohli jsme vynechat muzeum úzkorozchodné železnice ve Viseu de Sus. Den jsme zakončili nocováním v autě pod úpatím Karpat v malé vesničce Suceava. Čtvrtý den se kazil už od rána. Probudil mě pohled z očí do očí s koněm, který si mě zvědavě prohlížel přes sklo auta. Díky sesuvu půdy na jedinou místní silnici jsme si zajeli 150 km po cestách připomínající rally Akropolis. Projeli jsme hodně vysokohorských přejezdů, viděli vodní nádrž u Bicazu a dojeli jsme až do místa nocování u Brašova v motelu Transilvanian gardenhouse. Pátý den jsme měli naplánován přejezd nejlepší silnice světa dle Top Gearu, Transfagaraš. Bohužel jsme ho projížděli až za tmy a v mlze. Neviděli jsme ani medvědy, kteří se tu hojně vyskytují. Přesto jsme viděli oba dva hrady hraběte Drákuly a obrovskou vodní nádrž pod Fagarašem. Tento den byl ze všech nejnáročnější a tak jsme se již v noci rozhodli přespat v luxusním penzionu Heaven kousek od Sibiu. Šestý den jsme jeli druhou nejlepší silnicí světa podle Top Gearu, Transalpina. Podle nás byla hezčí než Fagaraš. Prohlédli jsme si nádherné výhledy na Transalpině a obrovský, opuštěný hotelový komplex u jezera Vidra. Spaní jsme si zřídili v národním parku nedaleko Petrosani. Večer, krátce po rozdělání grilu, nás navštívila skupinka místních lišek. Aby se nám pomstily, že nedostaly nažrat, ukradli nám všem boty zpod zaparkovaných aut. Našli jsme je až druhý den ráno v okruhu 200 metrů od tábořiště v místním lese. Poslední a sedmý den jsme již spěchali do cíle a vynechali asi nejnáročnější terén v Rovensku. Přesto jsme si nenechali ujít lázeňské město Baja Herculane. Následně jsme se již proti proudu řeky Dunaj vydali do Eibentalu, cíle naší výpravy. Zde proběhl slavnostní průjezd cílem aut, která cestu zvládla ve stanoveném časovém limitu a samozřejmě zasloužená afterparty.

V sobotu nás čekala už jen cesta domů přes Maďarsko a Slovensko. Posledních 1 250km. Celkově jsme za 7 dnů projeli 5 zemí Evropy a najeli 4 044 km. Podobně jako lokomotivy ČD Cargo jsme tedy jeli skutečně „Napříč Evropou“, jak o tom vypovídal polep našeho vozu.

Text a foto: Martin Sláma, strojvedoucí – instruktor PJ Ústí nad Labem

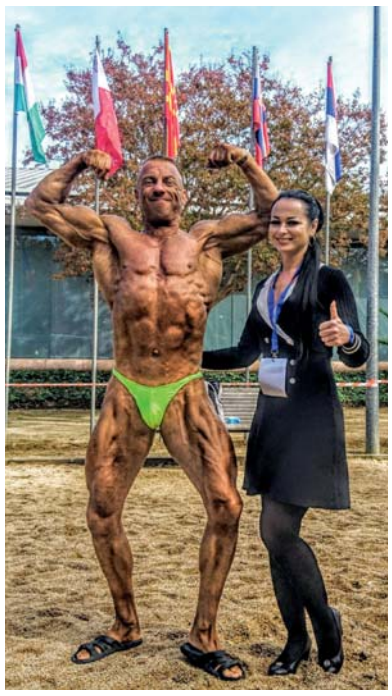
Olomoucký kulturista a naděje na Mistrovství světa

Patrik Šerý letos opět zabojoval a uspěl! Reprezentant České republiky v kulturistice zahájil svůj návrat na prestižní světové soutěže po roční pauze, kdy ve Fakultní nemocnici Olomouc podstoupil těžkou operaci levého ramena.

Po velmi rychlém zotavení se vrátil na soutěžní molo a ve velice krátkém čase vybojoval první medaili, konkrétně 3. místo ve Velké Bíteši. Po dalších třech týdnech se zúčastnil soutěže na světovém poháru Diamond IFBB Championship v Ostravě, kde obhájil 3. příčku. Po dvou měsících vysoutěžil 2. místo na Mistrovství Moravy a Slezska. 17. října 2021 vybojoval evropské zlato na IFBB International Championship Bodybuilding Austria. Na mistrovství světa World Championship IFBB, které se konalo od 3. do 8. listopadu 2021 ve španělské Santa Susanně, se probojoval ve světové konkurenci do TOP desítky.

Za celkovou podporu by Patrik rád poděkoval Olomouckému kraji, Statutárnímu městu Olomouc, obci Bělkovice-Lašťany, **ČD Cargo**, firmě FITDAY, Dýha Maxa, trenérovi Bruno Walterovi, sparing partnerovi Jakubovi Schmidovi a samozřejmě své ženě. Největší dík však patří MUDr. Petru Neoralovi a MUDr. Jiřímu Lošťákovi, bez jejichž lékařské pomoci by se na soutěže vrátit nemohl.

Připravila: Michala Grünbaum
Foto: Archiv Patrika Šerého



Florbalové mistrovství

Vítězný tým GŘ ČD Cargo Praha

Dne 16. listopadu 2021 se v Českých Budějovicích konal první ročník Mistrovství republiky železničářů ve florbalu. I v minulosti se železničáři – florbalisté setkávali, ale jednalo se o „pouhé“ turnaje.

Bohužel z důvodu nepříznivé covidové situace byl počet týmů omezen na pouhé čtyři. Podívejme se ale na výsledky. Na posledním místě se umístili Železničáři Olomouc, třetí skončili hráči ČD Cargo Provozní jednotky České Budějovice, na druhé místo dosáhli zaměstnanci Správy železnic z Českých Budějovic a vítězem turnaje se stal tým složený ze zaměstnanců generálního ředitelství ČD Cargo s konečným skórem 13:5 ve dvou výhrách a jedné remíze.

Věříme, že příští ročník, který se má konat na Moravě, již nebude omezen covidem-19 a mistrovství se zúčastní nejméně dvojnásobný počet týmů

Text a foto: Vlastimil Hybrant

Železniční proměny (21.)

železniční uzel Česká Třebová (dokončení)

dokončení z minulého čísla

Mnichovský diktát znamenal pro Českou Třebovou odtržení od sítě ČSD. Ve směru Ústí nad Orlicí byla trať přerušena cca 1,5 km dlouhým úsekem u obce Hylváty, kterou zabrali Němci. Trať na východ byla až do Mohelnice pod správou DR (Deutsche Reichsbahn) podobně jako jižní trať k Březové nad Svitavou. Na zabraném území se ocitla i českotřebovská topírna. Zajímavě byla uskutečňována doprava nákladů – k podeji byly odváženy po silnici do Litomyšle. Naštěstí se koncem října 1938 podařilo sjednat s vojenským velitelem v Hylvátech ústní dohodu o provážení vlaků a na konci listopadu téhož roku byly uzavřeny oficiální peážní dohody. Výtopna a harfa byly vyjmuty ze záboru a podle dohod byly určeny pro společnou službu ČSD i DR. I přes určitý pokles výkonů, pokračovali Němci ve výstavbě nového seřaďovacího nádraží – 14. listopadu 1943 byla do vjezdového nádraží zapojena brněnská a 8. prosince olomoucká vjezdová kolej. Bylo položeno šest vjezdových kolejí, postaveno nové spádoviště a upraveno zhlaví pod ním, došlo ke zřízení spojovací koleje mezi vjezdovým a dolním nádražím. Zároveň bylo vybudováno jakési přednádraží – stanice Dlouhá Třebová (23. srpna 1944). Konec války byl ve Třebové stejně jako v jiných stanicích, velmi chaotický. Nádraží bylo záměrně zastavěné vlaky tak, aby nemohly projíždět transporty s prchajícími Němci. Ještě na jaře 1945 byla zahájena stavba výtažné koleje směrem k Ústí nad Orlicí, která měla být používána k přestavování seřazených nákladních vlaků ze směrových kolejí ve druhé skupině dolního nádraží do odjezdové první skupiny, aby výjezdem na Olomouc nebo Brno nebyl rušen posun na spádovišti dolního nádraží. Práce ale byly brzy zastaveny.

Stanice Česká Třebová ve třicátých letech 20. století

Kolejové brzdy na hlavním spádovišti – 1969

Železniční doprava se po skončení 2. světové války začíná prudce rozvíjet. Česká Třebová opět přestává kapacitně dostačovat. Pouhé rozšíření stanice se nejevilo jako vhodné, a proto bylo rozhodnuto část železničního uzlu zcela přestavět a stávající zařízení rozšířit a modernizovat. První práce byly zahájeny v roce 1949 – tehdy se započalo s výstavbou odbočky Parník a odjezdové koleje směrem na Prahu. Práce byly ukončeny v roce 1957 a 6. února 1960 podepsal ministr dopravy generální projekt na přestavbu železničního uzlu Česká Třebová, jejíž největší část byla zrealizována v letech 1958 – 1969. Co měl projekt přinést: *„Odstranění všech kolizních bodů, dokončení optimálního směrování vjezdů a odjezdů vlaků, odloučení osobní dopravy od nákladní, umožnění maximálního množství současných jízd, zvýšení produktivity a kapacity uzlu a umožnění nezávislého sestavování manipulačních a rychlých nákladních vlaků a jejich řazení.“* Popis všech změn, kterými v tomto období uzel prošel, přesahuje rámec tohoto článku, nehledě k tomu, že by se jednalo o strohý popis stavebních prací. Pro představu snad jen několik zajímavých globálních čísel: Zabráno bylo asi 11 ha půdy, přemístěno 2,1 mil. m³ zeminy, položeno 86 km kolejí a 329 výhybek za současného snesení 20 km kolejí. Instalovány byly sovětské kolejové brzdy, nové reléové zabezpečovací zařízení; celá stanice s přilehlými tratěmi byla elektrizována. Stavbu prováděla Železniční stavitelství Brno, Dopravní stavby Olomouc, AŽD Praha a Elektrizace železnic Praha. Mnohem více nám však napoví současné schéma uzlu Česká Třebová, které v podstatě představuje stav po přestavbě.

Přibližně na konci sedmdesátých let minulého století se vývoj uzlu zastavil. V červnu 1979 byla dokončena výstavba zařízení pro cílové brzdění odvěsů na hlavním spádovišti. K realizaci 5. etapy přestavby uzlu zahrnující v sobě výstavbu vozového depa a překladiště již nedošlo. Úpravy probíhající v posledních letech byly zaměřeny spíše na zkvalitnění služeb pro cestující (oprava přijímací budovy, instalace nového informačního systému apod.).

V nedávné době se hovořilo o útlumu „ranžíru“ v České Třebové. Podle nové koncepce seřaďovacích stanic připravované Správou železnic však zůstane Třebová zachována a postupně dojde k modernizaci stanice. Část kolejiště však bude prodána společnosti METRANS pro další rozvoj kontejnerového terminálu.

Michal Roh
Foto: Sbírka Michala Roha

Ovládací pulty hlavního spádoviště – 1969

Foto měsíce

Železnice obecně je předmětem zájmu mnoha lidí. Někdo se zajímá o její historii, další se specializují na kolejová vozidla, jiní vlaky prostě „jen“ fotografují. Některým však nestačí pravidelné vlaky a pořádají zvláštní fotojízdy, při kterých se v účastnících snaží evokovat atmosféru jiné doby. Nutno dodat, že ve většině případů se to opravdu daří. Na další zvláštní jízdy jsou nasazovány stroje v retro nátěrech, takže při jízdě speciálních vlaků se můžete setkat i s retro lokomotivami ČD Cargo, které jsou přáteli železnice obdivovány nejen při zvláštních jízdách. Po covidovém půstu byl letošní rok na podobné akce poměrně bohatý. Proto jsme se s čtenáři Cargováku rozhodli v tradiční rubrice Foto měsíce podělit o trojici zdařilých snímků pořízených při zvláštních fotojízdách.

Krásného jarního počasí využili organizátoři zvláštních fotojízd do Českého ráje, Podkrkonoší a na Českolipsko ve dnech 8. – 9. května 2021. Akce se zúčastnily lokomotivy T 466.0286 a T 444.0255 a také několik vozů ČD Cargo. **Na snímku Michala Roha ml.** vjíždí prvně jmenovaný stroj do železniční stanice Martinice v Krkonoších. Dobové kulisy tvoří mechanické vjezdové návěstidlo a také automobil Škoda Octavia čekající před přejezdem.

V sobotu 24. července 2021 se do čela zvláštního fotovlaku postavila lokomotiva v jihomoravské metropoli známá jako „lachtan“. Několik nadšenců se složilo na zapůjčení lokomotivy 714.028, která je deponována v Brně-Maloměřicích. Po nedávném obnovení nátěru je stroj nasazován nepravidelně, dle potřeb SÚ Brno-Maloměřice, většinou na nehodovém vlaku. *„Proto jsem se rozhodl tuto lokomotivu provětrat na traťovém výkonu v čele „falešného“ manipulačního vlaku na „staré Tišnovce“. Velký dík patří i společnosti ČD Cargo, která na tuto akci pronajala vzorně čisté vozy ze svého parku,“* komentuje akci její organizátor **Tomáš Vyplašil, který je i autorem vybrané fotografie**.

Dne 9. října 2021 vyjel zvláštní fotovlak v čele s lokomotivou 750.163 z Vranovic do Pohořelic. A jak spolupráci s ČD Cargo při akci vidí její organizátor Petr Zedníček? *„Děkuji celému kolektivu ČD Cargo, který se podílel na zavedení mimořádného nákladního fotovlaku do Pohořelic, a to včetně vlakového personálu. Byla s vámi výborná komunikace. Splnili jste mi velký sen, a kdybych měl bodovat, dostanete jasnou jedničku. Přeji ČD Cargo mnoho úspěchů v následujících letech.“*

Foto: Petr Zedníček

Vydavatel: ČD Cargo, a. s. Redakční tým: Michal Roh, Michala Grünbaum, Martin Boháč, Robert Heděnec, Zdeněk Šiler, Petr Říha, 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.