Cargovák

01
2016

Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Chceme být zákazníkům blíž

Marketingové učebnice definují zákazníka jako někoho, kdo je ochoten zaplatit za uspokojení svých potřeb nebo řešení svých problémů. Abychom si zákazníky udrželi, musíme s nimi efektivně komunikovat a znát přesně jejich potřeby. Proto se v organizační struktuře ČD Cargo objevil nový odbor, tzv. zákaznické centrum.

Důvodů ke zřízení tohoto specializovaného pracoviště bylo několik, zejména však potřeba změny způsobu komunikace se zákazníky. V loňském roce ovlivňovala provoz ve velké míře výluková činnost, výrazně také stoupl počet vlaků, které nejedou v plánované kapacitě. Nové pracoviště by v návaznosti na tyto skutečnosti mělo skloubit požadavky zákazníků s možnostmi ČD Cargo, zlepšit informovanost zákazníků o průběhu přeprav a v blízké budoucnosti se tak stát hlavním komunikačním kanálem pro zákazníky. Na jedné straně vždy stojí atraktivní cenová a technologická nabídka, na té druhé pak schopnost dostát svým závazkům. A kontrola této schopnosti je přesně rolí zákaznického centra.

Úvodní sloupek můžeme uzavřít další marketingovou poučkou. Zákazníci jsou nezbytně nutní pro přežití každého podniku. Ale to si musíme uvědomit všichni, nejen v zákaznickém centru.

Michal Roh

Když poprvé na začátku ledna ukázala zima, co umí, neznamenalo to naštěstí žádné větší provozní problémy. Výjimkou bylo pouze Ostravsko, kde v Třinci stálo více než 200 zamrzlých vozů s rudou a uhlím. Snímek **Michala Roha ml.**, pořízený na Tři krále v odpoledních hodinách v zastávce Všenory, zachytil ucelený vlak se dřevem mířící z Přerova do Chebu. Nejen že nás příjemně zimně naladí, ale zároveň připomíná, že obchodním manažerům ČD Cargo se v závěru roku podařilo získat **velké objemy výše uvedené komodity**.

Jak jsme si vedli v roce 2015

Stalo se již tradicí, že v lednovém Cargováku se vždy ohlížíme za skončeným rokem. První letošní číslo nebude výjimkou. Podle předběžných dat jsme v loňském roce přepravili 66,4 mil. tun zboží, což je o 2,2 mil. tun méně než v roce předcházejícím.

Důvodů poklesu je několik a seznámíme se s nimi dále. Pravidla kapitálového trhu nám neumožňují uveřejnit podrobnější informace, ale již nyní je zřejmé, že i přes pokles objemů se naší společnosti v loňském roce nevedlo špatně.

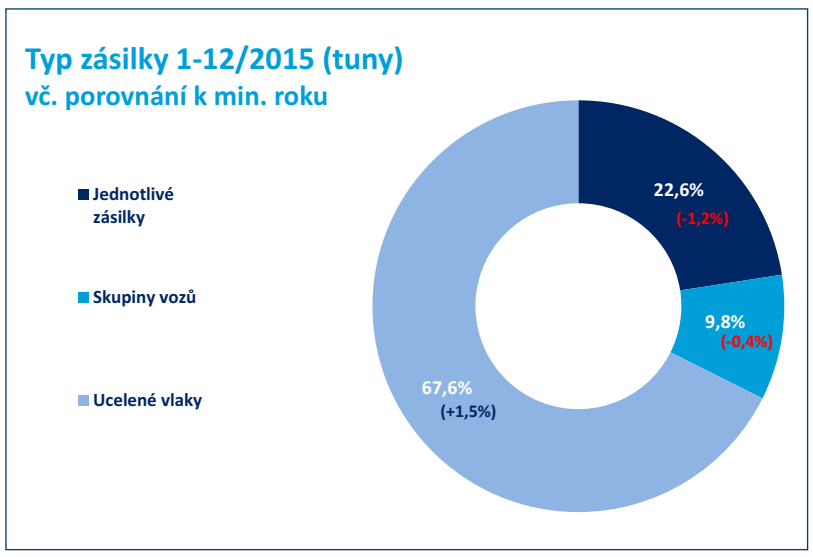
Vývoj v komoditě ***železo a strojírenské výrobky*** ovlivnila negativně řada faktorů. Bohužel jsme ztratili značnou část tranzitních přeprav hutního zboží z Polska do Rakouska a Itálie. Tyto přepravy převzal dopravce RCA, kterému nahrála i skutečnost, že část hutní výroby byla přesunuta z České republiky do Polska. Poklesl rovněž tranzit hutních výrobků ze Slovenska do Německa. V důsledku nízké ceny železné rudy z Ukrajiny došlo k výraznému omezení přeprav této suroviny z Bosny jak do ostravských, tak do polských hutí. Důsledkem neuvážené cenové politiky dopravce PKP Cargo ve vztahu k jednotlivým vozovým zásilkám je ztráta přeprav hutních výrobků z Třince do Polska. Ale abychom nejmenovali jen negativa – – podařilo se získat řadu nových přeprav, avšak o menších objemech. Za všechny můžeme jmenovat např. přepravu svitků drátu do německého Salzgütteru, svitků plechu z Maďarska do Nýřan atd.

K naplnění ambiciózně stanoveného plánu v komoditě ***stavebniny*** výrazně přispěla realizace přeprav štěrků na výluky ve vozech Faccs a Dumpcar. Pozitivní vliv měla i realizace přeprav odpadních zemin z Karlových Varů do Dívčic v kontejnerech Innofreight. Narostla také přeprava betonových výrobků z GOLDBECKu Skovice do Německa, přeprava sklářských písků z Libuně do Řetenic nebo cementu z Prachovic do Německa. Poměrně úspěšný je boj se soukromými dopravci v této komoditě, kdy jsme neztratili žádnou významnější přepravu. Agresivní obchodní politika spolu s dobře zacílenou nabídkou v této komoditě slavily úspěch.

Výsledky v první polovině roku v komoditě ***hnědé uhlí*** ovlivnily nejvíce klimatické podmínky (teplá zima) a nerealizace dovozu uhlí z Profenu do elektrárny Opatovice. Pozitivní pro objem přeprav bylo nenajetí elektrárny Ledvice do plného výkonu, a tím větší rozsah přeprav do elektrárny Mělník. Podzimní výsledky negativně ovlivnila zejména rozsáhlá výluková činnost a s ní spojené prodloužení oběhu vozů. Omezeny byly rovněž přepravy z Turoszówa v důsledku výluky na PPS Frýdlant. Pochlubit se musíme nově vybojovanými přepravami uhlí do Lovochemie. Ty v minulosti realizoval dopravce Strabag. Zatímco v „hnědém" jsme plán předběžně překročili o více než 10 %, situace v přepravách ***černého uhlí a koksu*** nebyla příliš potěšující. Klíčové jsou pro nás dnes přepravy z OKD do AMO a dovoz uhlí z Polska, resp. jeho tranzit přes Českou republiku. Negativní dopad na výši tržeb má bohužel výrazné zkrácení přepravních vzdáleností a také značné výkyvy v objemech přeprav v důsledku nejisté situace na trhu s touto komoditou. V loňském roce se postupně rozšiřovala spolupráce s naší dceřinou společností Koleje Czeskie, zvláště pak při přepravách černého uhlí.

Chemické výrobky a kapalná paliva: Vývoj v komoditě byl pozitivní i přes řadu nepříznivých faktorů. Výsledky v prvním pololetí byly ovlivněny nerealizací přeprav pohonných hmot ze Slovnaftu Bratislava do Polska a v dovozu do České republiky. Značnou část přeprav se podařilo od dopravce AWT získat zpět. Rostly přepravy leteckých pohonných hmot na Letiště Praha a také dovozy hnojiv ze Slovenska, kde se daří porážet konkurenci.

Pokračování na str. 2



Změna organizačního řádu ČD Cargo

9. prosince 2015 schválilo představenstvo společnosti 54. změnu organizačního řádu ČD Cargo, a.s., která s účinností od 1. ledna 2016 obsahuje tyto změny:

- Do schématu organizační struktury se doplnila funkce Bezpečnostního ředitele.
- Na úseku v přímé řídící působnosti představenstva společnosti, v přímé podřízenosti předsedovi představenstva společnosti, vznikl odbor hospodaření s kolejovými vozidly (O9), do kterého byly převedeny činnosti oddělení nájmů a pronájmů železničních nákladních vozů (O6/6).
- Oddělení interního auditu (O17/1) nadále zůstává v přímé řídící působnosti představenstva společnosti, ale již není přímo podřízeno předsedovi představenstva společnosti.
- Na úseku provozním
  - je Řízení provozu Česká Třebová přímo podřízeno odboru plánování kapacit (O14).
  - v provozní jednotce Praha bylo zrušeno provozní pracoviště Kralupy nad Vltavou, které se začlenilo pod provozní pracoviště Beroun. Dále bylo zrušeno provozní pracoviště Praha-Uhříněves, které se spojilo s provozním pracovištěm Praha-Libeň.

Pokračování na str. 2

Jak jsme si vedli v roce 2015

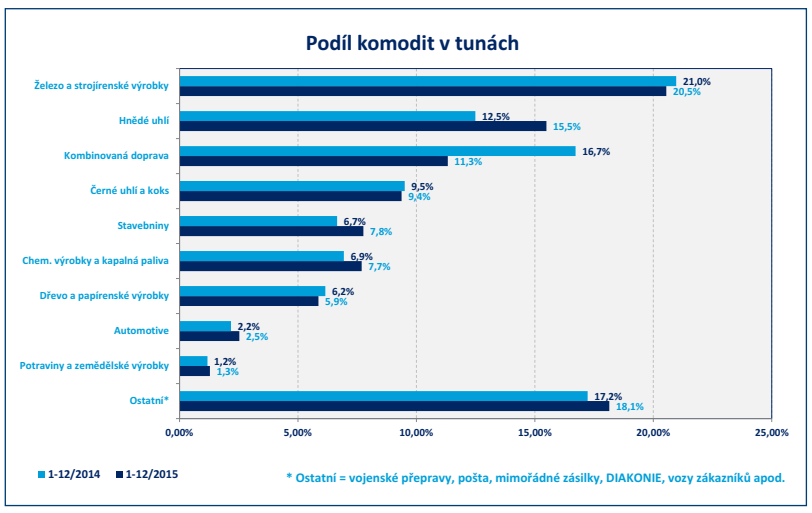
Pokračování ze str. 1

Přepravy v závěru roku ovlivnila havárie v Litvínově, která změnila zbožové toky. Pro ČD Cargo měla tato skutečnost pozitivní efekt.

Negativní trend z počátku roku se v komoditě ***dřevo a papírenské výrobky*** podařilo zmírnit jen částečně. Nízká cena nafty spolu s omezenou těžbou a nižším vývozem dřeva z České republiky byly hlavními příčinami těsného nenaplnění plánu v této komoditě. V závěru roku se podařilo uspět v přepravách kalamitního dřeva z Jeseníků, které odtud míří především do Německa. Plán v komoditě ***potraviny a zemědělské výrobky*** byl splněn i přesto, že obchod s obilím byl téměř zastaven. Neexportovalo se a čekalo na výhodnější ceny. I tak se podařilo realizovat několik přeprav s koncovými zákazníky, bez spedičních firem. Došlo také k částečnému omezení přeprav sladů, zejména ve vnitrostátní přepravě, a k sezónnímu poklesu přeprav minerálních vod. Naopak velmi pozitivně lze hodnotit průběh řepné kampaně. ČD Cargo spolehlivě zajistilo přepravy více než 100 tisíc tun řepy z jižní a střední Moravy do cukrovaru v Hrušovanech nad Jevišovkou.

Oproti loňskému roku se podařilo navýšit objem přeprav v komoditě ***ostatní***. Narostly přepravy pro zákazníka Česká pošta. Realizovala se řada vojenských přeprav, např. do Maďarska, Polska nebo do Španělska, resp. Francie. Uskutečnily se také přepravy uranového koncentrátu z DIAMA Dolní Rožínka a několik přeprav transformátorů. Na stabilní úrovni zůstaly přepravy měřicích vlaků pro SŽDC (měřicí vlaky).

Velký, avšak očekávaný meziroční pokles jsme zaznamenali v ***kombinované dopravě.*** Stalo se tak zejména v důsledku přechodu přeprav do severoněmeckých přístavů na dopravce METRANS Rail. Negativně se také projevil pokles přeprav ze severoněmeckých přístavů u všech ostatních operátorů, kdy nedošlo k tradičnímu předvánočnímu boomu přeprav z Číny v plném rozsahu. Od července také došlo k poklesu počtu vlaků z Rostocku do Brna na 3 páry/týden. Delší dobu také trvalo vyrovnání se s důsledky stávky německých strojvůdců v případě přeprav pro Kombiverkehr přes ČD DUSS Terminál v Lovosicích. Je ale důležité zmínit i celou řadu pozitiv – získání přeprav COSCO do Pardubic, přepravy automobilů DACIA v kontejnerech nebo postupně narůstající přepravy na fosforovém vlaku.



Na závěr příznivá informace z komodity ***automotive***. I zde jsme výrazně přeplnili plán, i když značné problémy způsobilo současné uzavření PPS Frýdlant a Lichkov, kdy autovlaky ze Škodovky musely jezdit přes PPS Meziměstí. Narůstal zejména export automobilů Škoda; nově byly např. zahájeny přepravy z Mladé Boleslavi do Curtici lokomotivou 363.5 ČD Cargo v celé trase.

Podnikatelský plán pro rok 2016 počítá s přepravou 68,7 mil. tun zboží. Věřím, že až budeme společně bilancovat v lednu 2017, že budeme moci s uspokojením říci: plán jsme splnili. K tomu je však ještě dlouhá cesta.

Text: Michal Roh
Grafy: Leona Pecková

Změna organizačního řádu ČD Cargo

Pokračování ze str. 1

- Na úseku finančním v působnosti odboru ekonomiky a finančního řízení (O1) došlo ke změnám názvů oddělení a k převodu některých činností do působnosti nově přejmenovaného odboru controllingu (O3), dříve odbor controllingu a kapitálových účastí (O3).
- Z organizační struktury, z přehledu společných podniků a kapitálových účastí, se vyčlenila společnost Xrail S. A., kde již od 16. dubna 2015 není ČD Cargo podílníkem.
- V příloze č. 2 se mění typová organizační struktura SOKV, která je promítnuta v organizačních řádech SOKV již od 1. dubna 2015.

Vzhledem k tomu, že se jedná již o 54. změnu organizačního řádu, zveřejňujeme organizační schéma společnosti jako samostatně vložený list do Cargováku, který můžete využít i jako pracovní pomůcku. Současně se redakční rada Cargováku rozhodla od lednového čísla představovat jednotlivé jednotky organizační struktury (JOS) ČD Cargo. S představováním začínáme v PJ Praha.

Bc. Věra Drncová

Lokomotivy řady 163 znovu u ČD Cargo

Cestující čekající 16. prosince 2015 v České Třebové na EC 128 Vsacan směrem na Prahu byli svědky příjezdu zvláštní soupravy. Skládala se z devíti lokomotiv řady 163 v různých nátěrech Českých drah. Lokomotivy ale nejely v režii ČD, ale ČD Cargo.

ČD Cargo při svém vzniku vlastnilo 30 lokomotiv řady 163 přezdívaných „peršing“. Všechny byly postupně přestavěny na novou řadu 363.5 a v lokomotivním parku ČD Cargo tak nezbyla ani jediná. V průběhu roku 2015 bylo možné setkat se s lokomotivami řady 163 v nátěru ČD i na vlacích ČD Cargo. Šlo ovšem o pronajaté lokomotivy výměnou za poskytnuté lokomotivy řady 363, které se na oplátku objevovaly na osobních vlacích ČD.

Vzhledem k novým vozidlům a vratným soupravám je již nějakou dobu u ČD přebytek lokomotiv řady 163 a vedení odboru kolejových vozidel ČD řešilo, co s nimi. Dočasným řešením byl pronájem do Polska společnosti PKP – Przewozy Regionalne, který byl ale v září 2015 ukončen. Proto byly nadbytečné „peršingy“ nabídnuty dceřiné společnosti ČD Cargo. Nakonec se obě firmy dohodly na odprodeji 23 lokomotiv, z nichž některé jsou s provedenou polonizací, tudíž mohou zajíždět do Polska. Část lokomotiv je dislokována v SOKV Ústí nad Labem, kde nahradila dnes již zastaralé lokomotivy řady 122, část je dislokována v SOKV Ostrava a je určena na výkony nejen v České republice, ale i v Polsku na přepravy zajišťované firmou Koleje Czeskie.

Text a foto: Petr Říha

Tři otázky pro...

Ing. Hanu Kawikovou
vedoucí oddělení personálního rozvoje

Paní inženýrko, mohla byste nám přiblížit činnost Vašeho oddělení?

Oddělení personálního rozvoje zajišťuje oblast vzdělávání zaměstnanců. Je to čtyřčlenný tým zabývající se získáváním, prohlubováním a udržováním odborné způsobilosti všech zaměstnanců ČD Cargo. Se vzděláváním zaměstnanců úzce souvisí personalistika, a tak sepětí činností oddělení personálního rozvoje a oddělení personálního by mělo mít v budoucnu stále větší význam.

Na základě spolupráce s Dopravním vzdělávacím institutem (DVI), který je největším vzdělávacím partnerem ČD Cargo, organizujeme ve spolupráci s odborem technologie a organizace dopravy (O13) jednotlivá povinná školení pro zaměstnance. Školení probíhá prezenční nebo elektronickou formou. Při prezenční formě docházejí příslušní zaměstnanci ČD Cargo do učeben DVI, nebo lektoři DVI školí v prostorách ČD Cargo. Elektronická forma vzdělávání probíhá na vzdělávacím portále ČD Cargo nebo na portále DVI. Náplň školení a odborného vzdělávání určují jednotlivé odborné útvary ČD Cargo, nejvíce se zapojuje již zmíněný O13.

Mezi další činnosti oddělení patří spolupráce se středními odbornými školami a vysokými školami dopravního charakteru. V současné době spolupracujeme s jedenácti středními a šesti vysokými školami. Studenti středních škol u nás mohou vykonávat odbornou praxi v jednotlivých PJ a SOKV. Vysokoškolští studenti mají možnost spolupracovat s našimi zaměstnanci na tématech svých bakalářských a diplomových prací.

Klíčovými interními normami pro nás jsou PERs28-B-2009 Zkušební a výcvikový řád, PERs47-B-2014 Příprava a výkon zaměstnání strojvedoucí, PERs2-B-2008 Směrnice o schvalování účasti a úhradě vzdělávacích akcí pro zaměstnance ČD Cargo a dále zákonné předpisy pro jednotlivé odbornosti (elektrotechnika, svařování, defektoskopie, řidiči motorových vozidel a mnoho dalších).

Jaké typy odborné způsobilosti musí mít zaměstnanec ČD Cargo?

Největší část zaměstnanců má odbornou způsobilost stanovenou Zkušebním a výcvikovým řádem ČD Cargo, který přiřazuje pro jednotlivé pracovní pozice odborné zkoušky a odpovídající rozsah odborných znalostí. Zkoušky se mohou skládat z části všeobecné, technické, dopravní a přepravní či jejich vzájemné kombinace. Odpovědnost za to, aby provozní činnosti či opravárenské zásahy vykonávali jen zaměstnanci s platnou odbornou a zdravotní způsobilostí, mají vedoucí zaměstnanci jednotek organizační struktury. Ovšem oddělení personální a oddělení personálního rozvoje s nimi musejí úzce spolupracovat a školení organizovat.

Zaměstnanci ve výcviku absolvují úvodní seznámení s činnostmi, teoretickou výuku a provozní přípravu na pracovišti. Mnoho zkoušek obsahuje teoretický základ, který zaměstnanci získají formou kurzů, které organizuje naše oddělení a provádějí buď externí vzdělávací organizace, nebo vlastní zaměstnanci ČD Cargo. Samostatnou kapitolou je odborná způsobilost v SOKV, z nichž mezi nejdůležitější patří svařování a defektoskopie.

Jaké informační systémy při své práci využíváte?

IS EGJE (Elanor Global Java Edition – – personální a mzdový informační systém) slouží nyní v oblasti vzdělávání převážně k evidenci odborné způsobilosti. Údaje o odborné způsobilosti v IS EGJE jsou zapisovány odpovědnými uživateli, nebo se pořizují automaticky datovým přenosem z návazných systémů. Například ve vztahu k DVI se využívá „Elektronický systém přihlašování“ na vzdělávací akce a na základě potvrzení účasti na školení se přenese záznam z DVI do IS EGJE.

Koncem roku 2015 byl spuštěn zkušební provoz přenosu údajů o platnosti zdravotní způsobilosti provozních zaměstnanců z IS EGJE do docházkové části úlohy APS, a tak existuje možnost průběžně sledovat a kontrolovat platnost způsobilostí, které jsou nezbytné pro výkon pracovních činností.

Vzdělávací portály ČD Cargo a DVI jsou nástroje, pomocí kterých probíhá získávání či ověřování znalostí našich zaměstnanců. Co se týká firemního vzdělávacího portálu, je hlavním úkolem našeho oddělení zkvalitnit a zpřehlednit jeho použití pro koncové uživatele.

Obecně platí, že zaměstnanci nesmějí provádět činnosti, pro které nejsou způsobilí zdravotně ani odborně. A právě k tomu nám jako podpůrné a velmi užitečné nástroje slouží informační systémy, o kterých jsem se zde zmiňovala.

Připravila:
Michala Bílková

BVP pro US Air Force

V srpnu loňského roku mi byla z infolinky ČD Cargo přeposlána poptávka na přepravu dvou kusů vojenské bojové techniky BMP – 1, u nás známých jako BVP, do německého přístavu Bremerhaven.

Přepravu poptávala americká firma Blane International Group Inc. Podobných poptávek nebývá mnoho, a tak jsem požádal firmu Blane International o více informací. Jednalo se o přepravu, která z německého přístavu pokračovala lodí do USA, kde konečným příjemcem byla letecká základna US Air Force v Eglinu na Floridě.

Protože s podobnými přepravami nemáme mnoho zkušeností, zpočátku jsem se obrátil s nabídkou spolupráce na spediční firmy. S velkým zájmem jsem se nesetkal. V Německu navíc podobné přepravy spadají pod „military team“, se kterým máme výborné vztahy. Přesto, že se nakonec jedna spedice chtěla přepravy ujmout, jednatelka firmy Blane International trvala na tom, že chce přepravu realizovat s námi napřímo. Domluvili jsme se, že zajistíme upevňovací prostředky a zajištění nákladu na voze a dopravu zásilky do přístavu na loď. Ve spolupráci s DB Schenker Rail jsme vytvořili nabídku na přepravu, kterou americká firma akceptovala. Platbu jsme „ošetřili“ prostřednictvím OPT a začali jednat o potřebných povoleních, dokladech a termínech.

Námořní dopravu měla firma Blane International sjednánu prostřednictvím MARAD – agentury, která se pod hlavičkou Ministerstva dopravy USA zabývá námořní dopravou. Jedním z jejích programů je i využívání námořní dopravy a její bezproblémová integrace s ostatními segmenty dopravního systému. Pro vlastní dopravu byly nabídnuty lodě společnosti American Roll On Roll Of Carrier, přepravující osobní a nákladní automobily a vojenské prostředky. Konkrétně šlo o lodě Honor, Independence a Integrity s termíny lodění 9., 19. a 26. prosince. Nakládka na loď měla proběhnout prostřednictvím firmy BLG Automobile Logistics GmbH & Co.

Odesilatelem zásilky byla firma STV Group a.s. Na její pobočce v Poličce, odkud se měla BMP odesílat, jsme se sešli s jednatelkou Blane International a domluvili podrobnosti přepravy. Obě vozidla jsme nakonec naložili na jeden vůz Smmps ve stanici Svitavy, která má čelní rampu, a byla tak pro nakládku vhodnější. Zajištění vozidel na železničním voze provedla naše zkušená mobilní četa z Trutnova pod vedením dozorčího pana Urbana. Po dodání potřebných dokladů (povolení k přepravě zbraní vydaného odborem služby pro zbraně a bezpečnostní materiál PČR, převozní licence vydané Spolkovým ministerstvem v Bonnu a vývozního doprovodného dokladu) jsme vystavili v České Třebové pro přepravu nákladní list CIM.

Pro dopravu přes moře byla nakonec zvolena loď Independence s termínem lodění 19. prosince. DB Schenker nám poslal vlakové spojení do přístavu z Bad Schandau. Vzhledem k tomu, že stanice Svitavy je obsluhována pouze 3x týdně, museli jsme zásilku tzv. „předložit“ a její odjezd z České Třebové zpozdit. Jinak by zboží dorazilo do přístavu buď moc brzy, nebo pozdě. Nakonec vůz odjel v noci z neděle na pondělí a do přístavu dorazil v úterý v podvečer.

Zpočátku jsem měl z přepravy obavy, ale o jejím výsledku snad nejlépe vypovídá vzkaz od zákazníka:

Gentlemen,
Want to thank you for your support and efforts. It was pleasure working with you on this project. We are looking forward to continue our cooperation in the future. Merry Christmas and all the best for the New Year!
Best regards,
Tatiana Blane

Text a foto: Michael Andrle

Připravované změny informací v katalogu nákladních vozů ČD Cargo – 3. díl Sgnss

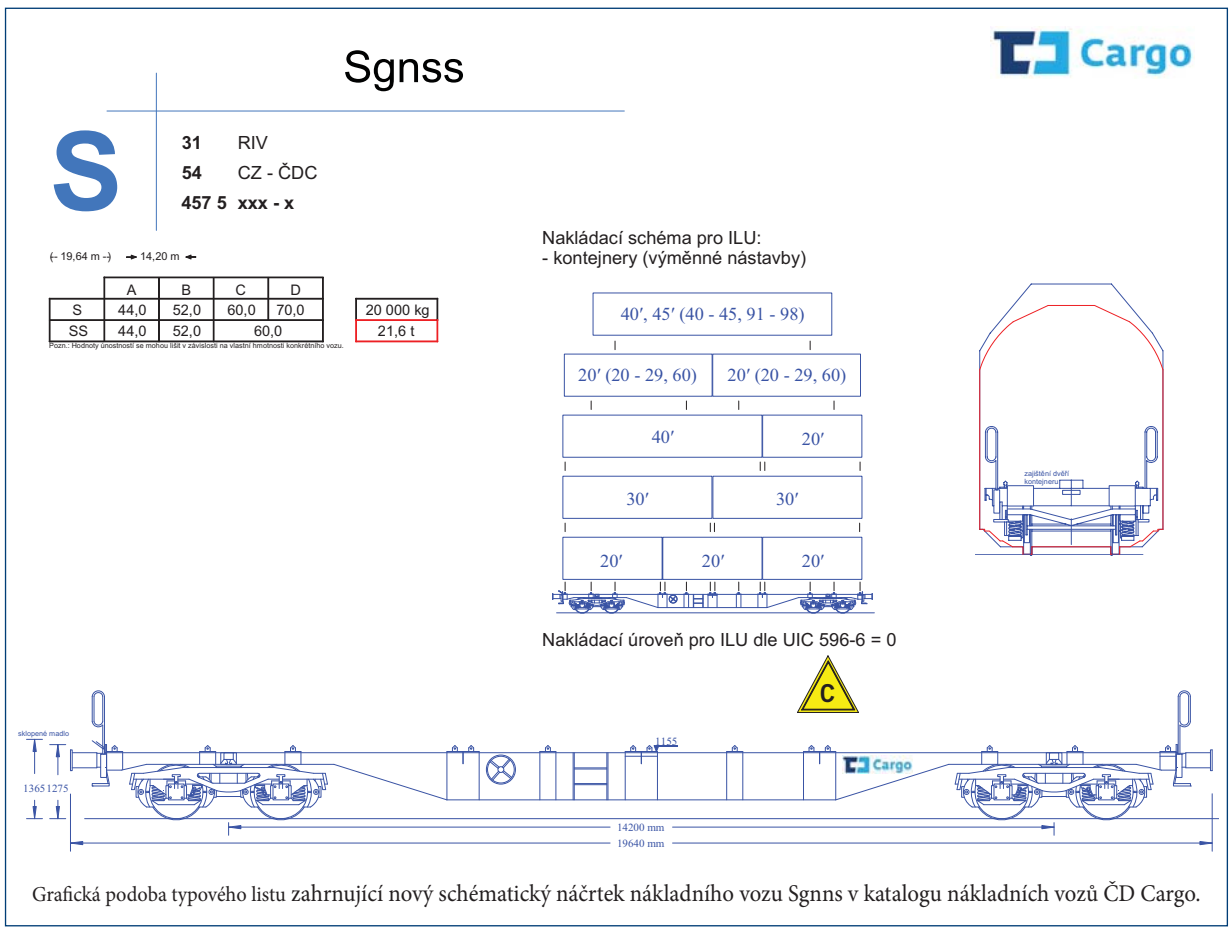
V dnešní třetí části představíme čtyřnápravový železniční vůz řady Sgnss , který je primárně určený pro přepravu kodifikovaných Intermodálních ložných jednotek dle vyhlášek UIC (uváděných též jako ILU – – Intermodal Loading Unit – kontejnery a výměnné nástavby s délkou od 20´ do 45´) s jednotným nebo smíšeným uspořádáním nákladu na celé ložné délce po tratích o rozchodu kolejí 1 435 mm, s přednostním využitím pro provoz v ucelených soupravách.

40´ kontejner

Z důvodu zvýšení objemů kombinované přepravy převzal dopravce ČD Cargo od ČD, a.s., do vozového parku při svém vzniku čtyřnápravové plošinové železniční nákladní vozy pro kombinovanou přepravu řady Sgnss 55. konstrukční skupiny.

Kostra spodku vozu je rámové konstrukce, skládá se ze dvou vnějších podélníků proměnné výšky, spojených příčníky a čelníky v nosný rošt. Na vnějších podélnících je rozmístěno 28 kusů odklopných fixačních prvků, které slouží k upevnění kontejnerů a výměnných nástaveb na plošině vozu a roztečí odpovídají rozměrům zajišťovacích otvorů spodků Intermodálních ložných jednotek. Řešení fixačních prvků umožňuje snadnou a bezpečnou manipulaci při nakládání a vykládání kontejnerů a výměnných nástaveb. Na každém čele vozu je levá stupačka s výsuvným nebo sklopným madlem, ve střední části vozu je z obou stran žebřík umožňující výstup na vůz a přechod na druhou stranu vozu přes podlahový plech s výstupky. Na každé boční straně spodku vozu jsou na konzolách dva háky na vlečné lano a v místě hlavních příčníků jsou konzoly pro patky zvedáků. Konstrukce vozu umožňuje jeho provoz při teplotách vnějšího prostředí od +50 °C až do -30 °C.

20´ výměnná nástavba



Grafická podoba typového listu zahrnující nový schématický náčrtek nákladního vozu Sgnns v katalogu nákladních vozů ČD Cargo.

Některé vozy jsou vybaveny dodatečně navařeným přípravkem, který slouží k zabránění nežádoucímu otevření čelních dveří ložné jednotky během přepravy. Je však nutno podotknout, že tento přípravek se nenachází standardně na všech vozech Sgnss.

Dalším, neméně důležitým prvkem vozu, který je určujícím a podmiňujícím faktorem poskytnutí kvalitní přepravní služby, je uložení ložných jednotek na voze. Při nakládce musí být Intermodální ložné jednotky na voze rozložené rovnoměrně tak, aby nebyla překročena nejvyšší přípustná hmotnost na nápravu dle číslice 3.3 Svazku 1 Nakládacích směrnic UIC. Nejvyšší přípustná hmotnost na nápravu a nejvyšší přípustná hmotnost na běžný metr vozu závisí od traťové třídy. V případě podvozkových vozů nesmí poměr zatížení podvozků překročit 3 : 1. Za tímto účelem je u vozu Sgnss stanoveno nakládací schéma, které stanovuje, jaké a kde mohou být Intermodální ložné jednotky na voze uloženy. Nakládací schéma vozu je potřebné během nakládky respektovat, neboť právě nedodržení uložení ložných jednotek dle pokynů uvedených v nakládacím schématu vozu je nejčastější příčinnou výše uvedeného přetížení přípustné hmotnosti na nápravu a poměru zatížení podvozků vozu.

V závěru tohoto článku bych chtěl ještě upozornit na zacházení s Intermodálními ložnými jednotkami během železniční přepravy. Zboží v ložných jednotkách kombinované dopravy je fixováno na namáhání během přepravy (směrodatná zrychlení) v podélném směru (dopředu a dozadu) rovnající se velikosti 1 g, v příčném směru až 0,5 g. Vozy určené pro přepravu jednotek v kombinované přepravě ložené intermodálními ložnými jednotkami nemusí být označeny nálepkami vzoru CIT 16b nebo vzoru 15 předpisu SŽDC D1. Posun s těmito zásilkami (vozy) je vždy považován za 3. stupeň opatrnosti při posunu.

Stanislav Hamouz

Základní přepravně technické údaje o voze:

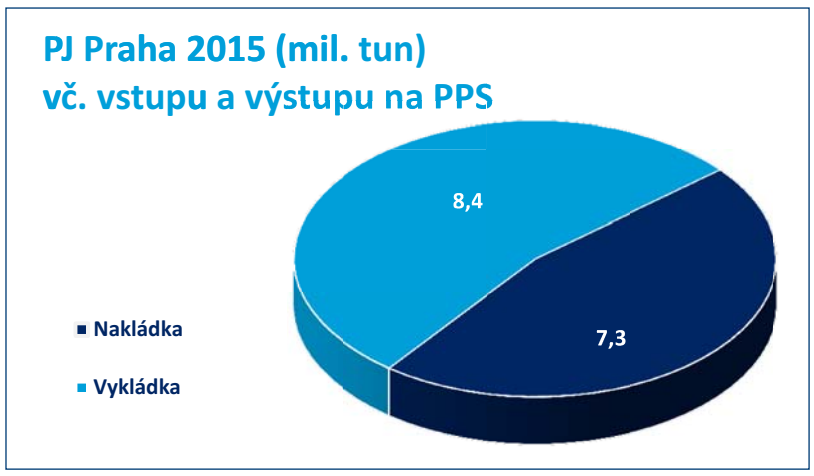
Technický interval (5.– 8. pozice čísla vozu)	**4 575**
Konstrukční (vozová) skupina	**55**
Výměnný režim	**RIV (31)**
Délka vozu přes nárazníky	**19 640 mm**
Hmotnost prázdného vozu max.	**20,0 t**
Délka plošiny vozu	**18 400 mm**
Šířka plošiny vozu	**2 346 mm**
Max. výška plošiny vozu (nakl. úroveň) nad TK 1	**1 155 mm**
Nejvyšší dovolená hmotnost na nápravu při rychlosti 100 km/h	**22,5 t**
Nejvyšší dovolená hmotnost na nápravu při rychlosti 120 km/h	**20,0 t**
Maximální ložná hmotnost při traťové třídě A (režim S i SS)	**44,0 t**
Maximální ložná hmotnost při traťové třídě B (režim S i SS)	**52,0 t**
Maximální ložná hmotnost při traťové třídě C (režim S i SS)	**60,0 t**
Maximální ložná hmotnost při traťové třídě D (režim S)	**70,0 t**
Maximální ložná hmotnost při traťové třídě D (režim SS)	**60,0 t**
Vůz může najíždět na trajekt se sklonem	**1,5° a R = 120 m**

Představujeme jednotky organizační struktury ČD Cargo (1. část)

Provozní jednotka Praha

Jak již bylo avizováno, v letošním roce vám postupně budeme představovat jednotky organizační struktury ČD Cargo. Provozní jednotky (PJ) jsou výkonnými jednotkami pro zabezpečení provozních a přepravních činností ČD Cargo, a.s., a dále se člení na provozní pracoviště. První díl našeho nového seriálu nás zavede do Prahy.

Provozní jednotka Praha vznikla 1. prosince 2007. V době svého vzniku



jí bylo podřízeno 7 provozních pracovišť (Benešov u Prahy, Beroun, Kladno, Kralupy nad Vltavou, Praha-Libeň, Praha-Uhříněves, Praha-Vršovice). Od 1. března 2009 byla zrušena provozní pracoviště v Kladně a v Praze-Vršovicích, od 1. ledna 2013 i v Benešově u Prahy. Naopak od 1. dubna 2013 se obvod provozní jednotky Praha výrazně rozšířil o obvod zaniklé provozní jednotky Nymburk, a nyní tak sahá od Střezimíře u Tábora na jihu až po Černousy na severu republiky a zahrnuje 5 provozních pracovišť (Beroun, Kolín, Mladá Boleslav, Nymburk a Praha-Libeň). PP Kralupy nad Vltavou a Praha-Uhříněves byla zrušena k 31. prosinci 2015. V současné době sídlí provozní jednotka na adrese Českomoravská 316/24, v Praze-Libni.

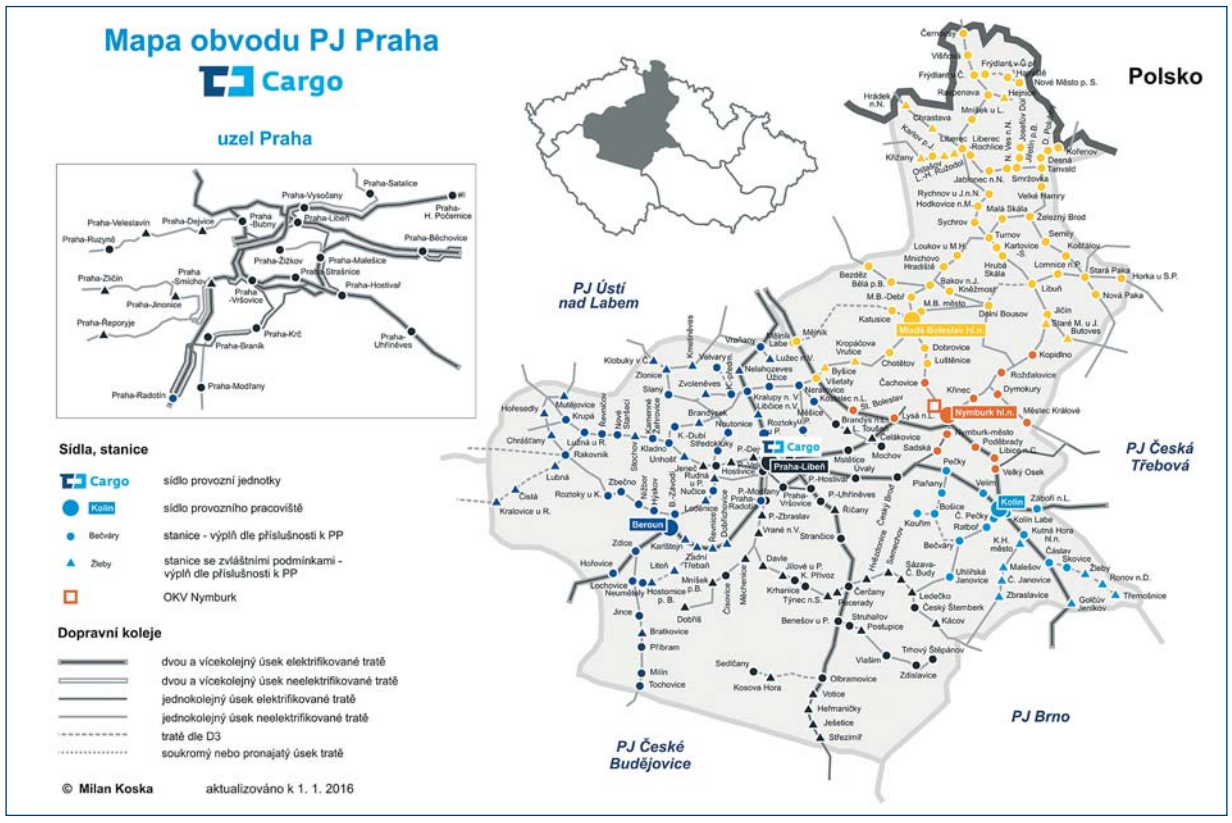
Celkem je v obvodu PJ Praha téměř 1 900 km tratí a obsluhováno je 230 tarifních bodů. Jedinou pravidelně využívanou pohraniční přechodovou stanicí je Frýdlant v Čechách. V době svého vzniku měla PJ Praha přes tisíc zaměstnanců, v současné době je jich přibližně stejný počet, avšak je nutné vzít do úvahy skutečnost, že došlo ke sloučení dvou PJ. Jako zajímavost můžeme uvést, že Praha je provozní jednotkou s největším počtem nasazovaných motorových lokomotiv. Je jich v tuto chvíli 97.

Portfolio naloženého a vyloženého zboží je skutečně pestré. Nejvýznamnějšími zákazníky jsou společnosti z oblasti těžby a zpracování nerostných surovin (Českomoravský cement, Vápenka Čertovy Schody, Sklopísek Střeleč), chemické společnosti (Česká rafinérská, Spolana, Lučební závody Kolín), automobilky (Škoda Mladá Boleslav, TPCA Kolín) a operátoři kombinované dopravy (Maersk, METRANS, Rail Cargo Operator – CSKD). Na tradici hutní výroby na Kladensku dnes navazují Třinecké železárny v Kladně-Dubí. Za zmínku stojí rovněž zákazníci Procter & Gamble – – Rakona vyrábějící prací prášky a Mitas Praha vyrábějící pneumatiky. V obou těchto firmách zajišťuje ČD Cargo rovněž provoz na vlečce. V obvodu PJ Praha má své sídlo také celá řada firem zabývajících se výkupem železného šrotu, který se nakládá v mnoha stanicích na hlavních i regionálních tratích (nakládka za rok téměř 500 tis. tun). Podobně je to s nakládkou dřeva, kterého se v obvodu PJ Praha naloží za rok asi 150 tis. tun, nejvíce pak ve stanicích Řevničov, Příbram a Nové Město pod Smrkem. Velmi zajímavé jsou rovněž přepravy betonových prefabrikátů ze závodu Goldbeck Skovice. Zákazníkem, pro kterého zajišťujeme přepravy v režimu just in time, je Česká pošta. Každý den vyjíždějí ze stanice Praha-Malešice tři páry poštovních vlaků směrem do Ostravy.

Obsluha kořenovské zubačky je prováděna v nočních hodinách
Foto: Michal Roh ml.

TOP stanice dle nakládky (2015): Mladá Boleslav město, Praha-Uhříněves, Nymburk hlavní nádraží, Beroun, Kolín, Mělník Labe, Praha-Žižkov, Kralupy nad Vltavou, Neratovice, Frýdlant v Čechách st.hr.

TOP stanice dle vykládky (2015): Mladá Boleslav město, Praha-Uhříněves, Nymburk hlavní nádraží, Mělník Labe, Kolín, Praha-Žižkov, Kralupy nad Vltavou, Beroun, Kladno-Dubí, Neratovice, Praha-Malešice



Personální pracoviště

V sídle PJ Praha má ve 2. patře kancelář i personální pracoviště. Toto regionální personální pracoviště oddělení personálního O10/1 GŘ ČD Cargo má tři personalistky, které v rámci provozní doby od 7 do 14 hodin zajišťují pro zaměstnance této JOS veškeré personální činnosti. V některých případech je možné si domluvit zajištění a zpracování požadavků zaměstnanců bez jejich osobní návštěvy na personálním pracovišti. V případě e-mailové komunikace doporučujeme využít zástupné e-mailové schránky: O10persPHAPJ@cdcargo.cz.

Na fotografii zleva Lenka Kadlecová (mobil 724 841 027), Hana Zetková (mobil 724 256 974) a Alexandra Singerová (mobil 725 721 424).

Text: Věra Drncová
Foto: Michal Roh

Ředitelem PJ Praha je od jejího vzniku Ing. Miloš Krátký.

Ing. Miloš Krátký vystudoval gymnázium v Praze-Radotíně, v roce 1989 úspěšně ukončil studium na Vysoké škole dopravy a spojů v Žilině (obor Provoz a ekonomika železniční dopravy). Poté nastoupil k tehdejším Českým drahám jako výpravčí. Tuto funkci zastával ve stanicích na známém Posázavském pacifiku – v Praze-Braníku, Praze-Modřanech a poté v Praze-Vršovicích. Postupně vystřídal celou řadu funkcí, od roku 2004 působil jako vrchní přednosta železniční stanice Praha-Libeň.

Miloš Krátký hovoří anglicky a za své přednosti považuje flexibilitu, komunikativnost a korektnost při práci s lidmi. K jeho koníčkům patří rodina, kultura, cestování. Rád jezdí na kole a lyžuje.

Řediteli PJ Praha jsme položili dvě otázky:

Provozní jednotka Praha prošla od svého vzniku celou řadou organizačních změn. Jak jste se s nimi vyrovnal?

Asi největší výzvou pro mne bylo sloučení s provozní jednotkou Nymburk, ale myslím si, že se nám to podařilo bez větších problémů. Podobně jsme museli vyřešit zrušení některých provozních pracovišť. Beru to tak, že se musíme přizpůsobovat změnám u našich zákazníků a také flexibilně reagovat na pokles nebo nárůst poptávky v různých lokalitách. Příkladem je právě probíhající přesun aktivit jednoho z našich největších zákazníků Rail Cargo Operator – CSKD z Prahy-Žižkova na překladiště do Mělníka.

S jakými aktuálními problémy se potýkáte?

V současné době nás nejvíce trápí podstav 21 strojvedoucích. Část jich v loňském roce odešla do starobního důchodu, část ztratila zdravotní způsobilost a bohužel část také odešla k Českým drahám nebo ke konkurenci. Jako důvod odchodu uvádějí nejen lepší platové podmínky, ale zejména pravidelný turnus nebo jízdní výhody.

Pokračování na str. 5

Ředitel PJ Praha Ing. Miloš Krátký **Foto: Michal Roh**

Představujeme profese ČD Cargo (12) – řidič

Dnes představíme našim čtenářům zaměstnání, o kterém ani mnozí nevědí, že v naší společnosti existuje. Jedná se o zaměstnání řidič (KZAM 83321), které je organizačně zařazeno jen v provozních jednotkách.

Příklady pracovních činností v tomto zaměstnání:

- řízení a obsluha motorových vozidel o celkové hmotnosti od 3,5 t do 12 t nebo silničních motorových vozidel s nástavbou, případně přídavným zařízením (a to i u vozidel o celkové hmotnosti do 3,5 t),
- zajištění bezpečného uložení a přikrytí zboží s cílem zabránit ztrátám a poškození,
- pomoc při vykládání a nakládání s použitím různých zvedacích a sklápěcích zařízení,
- provádění drobné údržby vozidel, zajišťování velké údržby a oprav,
- odhady hmotnosti nákladů s ohledem na dodržení limitů pro zatížení vozidel a zajištění bezpečného rozložení zátěže,
- řízení, obsluha a údržba silničních motorových vozidel s více než 9 místy k sezení včetně řidiče nebo vozidel o celkové hmotnosti nad 12 t.

Pro zařazení do tohoto zaměstnání je jako nejnižší doporučené základní vzdělání. Z hlediska odborné způsobilosti musí být zaměstnanec vlastníkem řidičského průkazu s příslušným oprávněním a dále musí absolvovat pravidelná školení řidičů. Z hlediska zdravotní způsobilosti je zaměstnanec posuzován podle toho, jaký druh motorového vozidla řídí. Na řidiče motorového vozidla na pozemní komunikaci je uplatněno ustanovení § 87 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), řidič motorového vozidla nad 7,5 tuny je posuzován podle ustanovení § 87a tohoto zákona.

Zaměstnancům, kteří jsou zařazeni do zaměstnání **řidič,** přísluší dle Katalogu zaměstnání tarifní stupeň 5 a 6 (základní měsíční tarif ve stupnici 0 v tarifním stupni 5 je 15 940,- Kč a základní měsíční tarif ve stupnici 0 v tarifním stupni 6 je 17 460,- Kč – – dle PKS pro rok 2015). Průměrná měsíční mzda vyplacená v tomto zaměstnání za období roku 2015 je ve výši 21 602,- Kč.

V zaměstnání **řidič** je zařazeno 12 zaměstnanců, jejich věkový průměr je 49 let.

O zaměstnání řidiče jsme hovořili s panem **Alešem Jechem**, který je od roku 2013 zaměstnancem PJ Česká Třebová s organizačním zařazením PP Hradec Králové, středisko logistických služeb v Kalné Vodě. Pokud jste již někdy autobusem PJ Česká Třebová cestovali, určitě si na pana Jecha vzpomenete jako na velmi příjemného a ochotného řidiče, který podle jedné písně „tvrdý chleba má…“

Jak jste se dostal k práci řidiče?

Jako řidič pracuji už od vojny. Nejdříve jsem jezdil s náklaďákem, když mi bylo 21, udělal jsem si řidičák i na autobus. Vozil jsem lidi na zájezdy, s kamionem jsem sjezdil půl Evropy. Tady v Kalné Vodě pracuji od září roku 2013. Nastoupil jsem jako řidič, ale zároveň pracuji jako jeřábník. Jeřábničiny jsem se ze začátku dost bál, ale chytlo mě to. Je to velká odpovědnost. Za zboží, které má mnohdy značnou hodnotu, i za lidi např. na staveništi. Ale to je podobné i za volantem autobusu. Jeřábnické zkušenosti jsem získal od kolegy Pavla Tichého, který má téměř dvacetiletou praxi. Od něj jsem se naučil i klidu, který je u jeřábnické práce nezbytný.

Řídíte i autobus, což u společnosti zabývající se železniční nákladní dopravou možná někoho překvapí. Koho vozíte?

Autobusová doprava má v Kalné Vodě dlouhou tradici, protože v minulosti zde byly k dispozici dva autobusy Karosa. Ty byly až do vzniku ČD Cargo využívány i pro veřejnou dopravu. V tuto chvíli zajišťujeme pouze přepravu našich zaměstnanců, protože čekáme na získání licence, která nám umožní provozovat veřejnou dopravu osob, např. při výlukách. Našimi cestujícími jsou také členové odborových organizací, které vozíme na různé zájezdy, školení apod. Využití autobusu stoupá v letní sezóně, kdy se dost často odváží naši zaměstnanci z trutnovského nádraží do hotelu Oddech, ležícího na hřebenech Krkonoš v Krkonošském národním parku. Jízda na tuto chatu je pro cestující i řidiče skutečným zážitkem. Při řízení autobusu se střídám s již zmíněným kolegou Pavlem Tichým a pro mne je velice důležité, že si vždy dokážeme vyjít vstříc. Když jeden z nás nemůže, zaskočí druhý, a naopak.

U ČD Cargo pracujete poměrně krátce. Máte nějaký bližší vztah k železnici?

Můj otec pracoval v trutnovském lokomotivním depu také jako řidič, nyní je sice již v důchodu, ale stále vypomáhá ve zdejším středisku logistických služeb. Takže se dá říci, že naše rodina je dopravně založená. Mně osobně velmi imponuje práce strojvedoucích. Pohled z kabiny lokomotivy je úplně jiný než ten zpoza volantu. Navíc máte „za sebou“ mnoho set tun zboží. Čas od času si proto říkám, zda jsem se v minulosti neměl vydat jinou cestou *(úsměv)*.

Text: Věra Drncová
Michal Roh
Foto: Michal Roh

Představujeme jednotky organizační struktury ČD Cargo (1. část)

Pokračování ze str. 4

Neměli bychom tedy zapomínat na potřebu výchovy zejména nových strojvedoucích, ale i na to, abychom si je udrželi.

3 zajímavosti z PJ Praha

Kořenov – nejstrmější železniční trať

Trať z Tanvaldu do Kořenova je nejstrmější tratí v České republice. Maximální sklony zde dosahují až 58 promile, proto byla trať vybavena Abtovou ozubnicí. Již od počátku provozu v roce 1902 trať sloužila zejména nákladní dopravě – dovozu černého uhlí ze Slezska do Čech a vývozu sklářských a textilních výrobků opačným směrem. Z důvodu silné osobní dopravy jsou manipulační vlaky dopravce ČD Cargo na zubačce vedeny pouze v nočních hodinách, a to jen od jara do podzimu. Ve směru do Kořenova jsou vozy sunuty, proto je vždy na začátku soupravy řazen tzv. „hytlák“, neboli služební vůz pro nákladní vlaky. Zátěž „manipuláků“ směrem nahoru tvoří sklářské písky do Desné a Dolního Polubného (vlečky Preciosa Ornela) a dolomit do Dolního Polubného pro stejného příjemce. V opačném směru dominuje dřevo z Kořenova a Desné. Za rok 2015 jsme po trati z Tanvaldu do Kořenova přepravili téměř 16 tisíc tun zboží.

Kolín – stanice s nevětším počtem vleček

Kolín je nejen významnou železniční křižovatkou, ale také stanicí s velkým významem pro nákladní dopravu. Ročně se zde naloží a vyloží okolo 35 tisíc vozů, přičemž 94 % je naloženo nebo vyloženo na vlečkách. Těch z kolínské stanice odbočuje celkem 23. Z tohoto počtu je jich aktivních 19. K těm nejvýznamnějším patří vlečky kolínské automobilky TPCA, logistického centra společnosti Mi-King nebo Lučebních závodů Kolín. Když se sjedou vozy pro všechny vlečkaře, naplánovat obsluhy vleček je velice obtížné.

Mělník – nejvytíženější přístavní vlečka

3 km dlouhá vlečka k překladišti na Labi v Mělníce byla zřízena již v roce 1897. Tehdejší přístavní kolejiště tvořily tři krátké manipulační koleje. Dnes na vlečce i v přístavu panuje čilý ruch, zejména díky operátorům kombinované dopravy Maersk a Rail Cargo Operator – CSKD, kteří zde překládají kontejnery mířící do Mělníka nejen ze severomořských přístavů, ale i z jiných tuzemských překladišť a rovněž z terminálů na Slovensku nebo v Maďarsku. Týdně se jedná až o 48 ucelených vlaků, ročně pak o více než 35 tisíc naložených a vyložených vozů. Jejich počet v souvislosti s novými aktivitami operátora Rail Cargo Operator – CSKD v letošním roce výrazně naroste.

Text: Michal Roh
Graf: Leona Pecková
Mapa: Milan Koska

Členství ČD Cargo v zájmových organizacích (7)

Svaz dopravy České republiky

Svaz dopravy České republiky, původním názvem Svaz zaměstnavatelů a podnikatelů v dopravě, vznikl po roce 1989 jako reakce na nové politické a ekonomické poměry v zemi.

Tyto změněné poměry vyvolaly nutnost založit sdružení, které by hájilo zájmy dopravních zaměstnavatelů a podnikatelů v období politické a ekonomické transformace. Svaz vznikl jako nezávislá dobrovolná, nepolitická a otevřená zájmová organizace sdružující zaměstnavatelské a podnikatelské subjekty, které působí ve všech základních i příbuzných oborech dopravy. V roce 1994 se tento svaz stal součástí Svazu průmyslu České republiky, který již v té době zastřešoval a dodnes zastřešuje všechny průmyslové obory a soustřeďoval převážnou míru rozhodujících podnikatelských subjektů. Nově vzniklé uskupení, jež přijalo název Svaz průmyslu a dopravy České republiky, se stalo nejsilnějším podnikatelským svazem v České republice sdružujícím více než pětadvacet podnikatelských svazů, přičemž Svaz dopravy České republiky je jeho největší součást. To je potvrzeno i tím, že prezident Svazu dopravy České republiky je v současnosti i prezidentem celého Svazu průmyslu a dopravy České republiky.

Organizačně se Svaz dopravy České republiky dělí do třinácti odborných sekcí. V čele každé z nich stojí předseda, který je zároveň členem představenstva svazu. V každé z těchto základních odborných sekcí je řešena problematika příslušného druhu dopravy a je samozřejmé, že členské organizace svazu se mohou zapojit do práce ve více sekcích. V současnosti Svaz dopravy České republiky sdružuje 106 podnikatelských subjektů působících v oblasti osobní i nákladní dopravy, které zaměstnávají více než 90 tisíc zaměstnanců.

Pro ČD Cargo je samozřejmě nejdůležitější sekce železniční dopravy sdružující významné dopravní, spediční a dodavatelské firmy, které provozují železniční a kombinovanou dopravu, nebo které se významně podílejí na výstavbě a provozování železniční dopravní infrastruktury. Činnost sekce spočívá především v odborných složkách dopravních, přepravních, vozidlových a složce infrastruktury. Cílem je jednak přiblížit českou železniční dopravu požadavkům a záměrům EU, být plnohodnotnou součástí nadnárodní evropské železniční sítě a zachovat a rozvíjet její plnou funkčnost. Nejdůležitějším úkolem práce sekce je výrazné zlepšení legislativního rámce železniční dopravy jak uvnitř tohoto dopravního oboru, tak i ve vztahu k ostatním druhům dopravy.

Martin Boháč
Ilustrační foto: Michal Roh ml.

Přeprava západoněmeckých historických „Umbau-“ vozů z Bavorska do Českých Budějovic

V noci z 30. listopadu na 1. prosince 2015 bylo zvláštním vlakem ČD Cargo ze stanice Furth im Wald do Českých Budějovic přepraveno do prostor specializované firmy zabývající se renovací soudobých i historických kolejových vozidel pět muzejních zástupců tří verzí západoněmeckých osobních „Umbau-“ vozů.

Tři vozy byly třínápravové druhé třídy, jeden třínápravový první a druhé třídy a jeden čtyřnápravový kombinovaný druhé třídy se zavazadlovým oddílem.

Vznik i provoz těchto vozů je velmi zajímavý a jistě stojí za kratší popis. V padesátých letech, po skončení druhé světové války, stály západoněmecké DB před úkolem, jak rychle a zejména levně pozvednout svůj rozsáhlý, ale zároveň zastaralý a válkou silně poškozený park osobních vozů na úroveň druhé poloviny 20. století. Jako jediné schůdné řešení se ukázala cesta rekonstrukcí starých tří a čtyřnápravových vozů do nové podoby, která by umožnila jejich každodenní provoz dalších nejméně dvacet let. V těch dobách DB provozovaly asi 13 tisíc dvou a třínápravových vozů pro osobní vlaky a 900 čtyřnápravových oddílových a rychlíkových vozů z časů tzv. Länderbahnen, tedy z dob před vznikem jednotných Německých říšských drah ve dvacátých letech. Jedinými moderními vozy, dodanými v poválečné době nově z výroby, byla větší série rychlíkových vozů se středním vstupem, tzv. Mitteleinstiegswagen, jako prvních v Evropě o délce 26,4 metrů a s gumovými návalky (Gummiwulstübergang, což je německý vynález) místo přechodových měchů na čelech. Ty však k modernizaci vozového parku v žádném případě nestačily, a proto na podzim roku 1953 rozhodlo generální ředitelství DB o rekonstrukci velkého počtu starších vozů. Celý projekt byl zadán BZA (Bundesbahn-Zentralamt) Minden, který vyvinul jednotnou konstrukci upravených dvou i třínápravových vozů. Z původních vozů zbyl prakticky jen pojezd, na který byla postavena nová vozová skříň s moderními konstrukčními prvky. Těmi byla například polospouštěcí okna nebo právě výše zmíněné gumové návalky na čelech, které z těchto vozů vytvořily zřejmě celoevropsky první „lokálkové“ vozy se zakrytými mezivozovými přechody vůbec.

Čtyřnápravový vůz se služebním oddílem BD3yg před odvozem z Německa k rekonstrukci v Českých Budějovicích.

Z různých původních dvou a třínápravových vozů vznikla jednotná (v rámci možností) konstrukce vozu, dlouhého přes nárazníky 13 metrů, s rozvorem v rozsahu od 7,5 do 7,9 metru a hmotností prázdného vozu okolo 18 tun. Vzniklý typ byl označen 3yg a jeho zajímavostí je, že střední stranově posuvná náprava byla vložena i do pojezdu původně dvounápravových vozů. Typ se dělil na tři základní podtypy: B3yg (pouze druhé třídy), AB3yg (první a druhé třídy) a BD3yg (druhé třídy se zavazadlovým oddílem). Vzhledem k tomu, že sériové přestavby vznikly až ve druhé polovině 50. let, nedostalo se již na vozy označení třetí třídy „C“. Varianta s pouze druhou třídou (B3yg) byla samozřejmě nejpočetnější, bylo jí postaveno celkem 4 737 vozů čísel 85801–90537, vozů AB3yg vzniklo 1 118 (37001–38119) a nejméně bylo kombinovaných vozů BD3yg, 683 (99201–99926). Celkem bylo v letech 1954 až 1959 řadou dílen (AW) DB postaveno 6 538 vozů a několik vozů byl spojeno do trvale spojených dvojic s vyšší povolenou rychlostí 100 km/h oproti 85 km/h u vozů spojovaných sólo. Podobně byly rekonstruovány i starší čtyřnápravové vozy, a to opět na tři podtypy B4yg, AB4yg a BD4yg. Tyto vozy byly opět v dílnách DB stavěny v letech 1955 – 1961 v celkovém počtu 1 821 kusů. Jejich provedení bylo velice podobné jako u třínápravové verze, pouze vzhledem ke své délce (okolo 19 metrů) byly navíc vybaveny i středním vstupem. Za pozornost též stojí, že obě tyto rekonstrukce byly vzorem i analogií o něco pozdějších – a u nás známějších – obdobných rekonstrukcí u východoněmeckých DR, při kterých vznikly tzv. Reko-Wageny. Rekonstrukce v NDR probíhaly zhruba o deset let později a zahrnovaly větší počet typů vozů, jako například poštovní nebo jídelní. Třetí zemí, ve které se po válce ocitl velký počet starých německých osobních vozů a kde řešili jejich „omlazení“ podobným způsobem, bylo Polsko. V roce 1961 provedly PKP rekonstrukci celkem tří třínápravových vozů ex-DR na dva dvounápravové a jeden třínápravový, které vzhledem velmi připomínaly vozy východoněmecké. Na rozdíl od DB i DR ale zůstalo jen u těchto prototypů, které dojezdily v roce 1977.

Vůz AB3yg první a druhé třídy.

Západoněmecké třínápravové vozy začaly být vyřazovány již koncem šedesátých let, nicméně poslední vydržely v pravidelném provozu poměrně dlouho, a to až do první poloviny let osmdesátých. Čtyřnápravové vozy vydržely v pravidelném provozu s cestujícími ještě o deset let déle, až do poloviny devadesátých let. Dodnes fyzicky existuje řada vozů obou typů, a to jednak jako pracovní (obytné) vozy a jednak samozřejmě jako historické vozy.

Přepravené vozy patří firmě BayernBahn GmbH, která zajistila jejich přepravu po německém území. Tato firma vznikla v prosinci 1987 jako provozovatel dopravy na tratích Nördlingen – – Dinkelsbühl – Dombühl a Nördlingen – Gunzenhausen, a to jako dceřiný podnik společnosti Bayerischen Eisenbahnmuseums e.V. Postupem času se vypracovala ve významného poskytovatele různých služeb nezbytných pro regionální osobní i nákladní železniční dopravu, jako je například pronájem personálu a lokomotiv, posun v uzlových stanicích a obsluha vleček. Těžiště její činnosti ale spočívá v regionální nákladní dopravě v oblasti mezi Stuttgartem, Mnichovem a Norimberkem.

Martin Boháč
Foto: BayernBahn

Železniční tratě, kde vládne jen nákladní doprava (38)

Jičín – nákladní nádraží

Zajímavou ukázkou poměrně živelného vývoje železniční sítě v českých zemích druhé poloviny 19. století je Jičín, kde v těsné blízkosti vznikla v rozmezí tří desítek let dvě koncová nádraží tří různých tratí.

Ta spolu nebyla v prvních desetiletích provozu nijak propojena. Jako první do Jičína dorazila místní dráha od Ostroměře (17. prosince 1871), vybudovaná a provozovaná společností Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB). Tato trať byla ukončena na prvním jičínském nádraží (tehdy Jičín Severozápadní nádraží podle vlastnické společnosti, nikoli podle lokality nebo směrování trati, ta vedla přesně opačným směrem…), které je dnes nádražím nákladním. Do stejného nádraží byla o deset let později zaústěna druhá železniční trať, dráha Českých obchodních drah (BCB) z Nymburka a Kopidlna. Vývoj završila trať Turnov – Jičín, vybudovaná společností (družstvem) Místní dráhy Jičín – Rovensko – Turnov, na které byl provoz zahájen v říjnu 1903. Disponovala vlastním nádražím s typizovanou výpravní budovou typu 16/H; toto nádraží neslo název Jičín Místní dráha. Situováno bylo nedaleko společného nádraží prvních dvou drah, přičemž ale nebylo vybudováno kolejové propojení obou do Jičína zaústěných kolejových sítí, „jihovýchodní“ na jedné straně a novější „severozápadní“ na straně druhé. Zde je nutné menší historicko-jazykové odbočení: geografické označení „severozápadní“ trati Jičín – – Turnov nekoresponduje s obchodním označením Severozápadní dráhy (ÖNWB) do Ostroměře. Tento zmatek v českém, z němčiny poněkud nedokonale převzatém názvosloví tehdy býval obvyklý, například Severní nádraží v Brně leželo v jižní části dnešní brněnského hlavního nádraží, a nebo v Terstu, kde bychom Jižní nádraží též marně hledali na jih od Státního nádraží. V letním jízdním řádu z léta 1914 je na tehdy již státní dráze 122a Ostroměř (Wostroměř) – Jičín vedeno denně sedm dvojic smíšených vlaků, na taktéž státní trati 124e (Poříčany –) Kopidlno – Jičín čtyři dvojice osobních a smíšených vlaků a na soukromé místní dráze 121b Turnov – Jičín šest dvojic osobních a smíšených vlaků.

Na dvou snímcích Antonína Němečka ze 4. prosince 2015 vidíme obsluhu jičínského nákladního nádraží dvojicí lokomotiv řady 742.443 a 438.

Tento kuriózní stav nepropojených a přitom na dohled ležících kolejových sítí (jedinou paralelu bychom snad mohli najít v nedalekých Dobrovicích, kde v prostoru cukrovaru končila lokálka z Dětenic bez přímého napojení veřejnou železniční tratí na hlavní trať Nymburk – Mladá Boleslav) zřejmě trval až do doby po zestátnění místní dráhy Turnov – Jičín (jihovýchodní tratě byly zestátněny ještě před první světovou válkou) v roce 1925 a jejím převzetí do správy ČSD. Ve druhé polovině dvacátých let tak byla konečně vybudována spojka mezi oběma „sítěmi“ a osobní doprava od Kopidlna i Ostroměře byla převedena na nádraží turnovské lokálky. Jeho budova byla za účelem vzniku jičínského „hlavního nádraží“ v polovině 30. let rekonstruována do tehdy moderní funkcionalistické podoby včetně přístavby moderního přízemního objektu, který od té doby slouží k odbavení cestujících. V původní budově 16/H tak zbyly pouze služební prostory železnice.

Druhé nádraží se tak od druhé poloviny 20. let stává pouze nádražím nákladním a tento charakter mu vydržel dodnes. Doby největší slávy, kdy zde fungovalo dokonce samostatné PP Jičín s vlastní lokomotivou řady 742 (a ještě dříve i s „brejlovcem“ 753.106) a kdy zdejší kolejiště sloužilo jako provozní deponie vozů pro střelečskou pískovnu, jsou dávno pryč. Dnes zde funguje pouze vykládka tříděného severočeského uhlí pro místní maloodběratele v objemech několika desítek vozů Es a Eas ročně.

Osud této části jičínského železničního „uzlu“ však není příliš jasný. Je zřejmé, že vykládka pouze jedné neperspektivní komodity – jakou tříděné hnědé uhlí bezesporu je – mu do budoucna nedává příliš šancí. Město Jičín má s celým prostorem zcela jiné záměry: hodlá ho od ČD, resp. SŽDC odkoupit a proměnit ho v nové autobusové nádraží. Podle nedávných plánů se tak mělo stát již v roce 2015. Aktuální zdržení ale určitě neznamená upuštění od záměru města, plocha nákladového nádraží je již dnes v územním plánu města vedena právě jako autobusové nádraží.

Martin Boháč

Představujeme Podnikovou kolektivní smlouvu

Podniková kolektivní smlouva ČD Cargo, a.s. (PKS), na rok 2016 byla podepsána 2. prosince 2015.

V základním textu bylo sjednáno:

- zajištění termoobalů pro zaměstnance v provozu v případě, že nemají možnost poskytnutý ochranný nápoj (balenou pitnou vodu) udržovat ve vhodné teplotě. Tato dohoda je uvedena v 9. změně IN PERs21-B-2008 Směrnice BOZP.
- poskytování kondičních pobytů v délce 12 pobytových dnů zaměstnancům ve vybraných zaměstnáních a za podmínek uvedených v přílohách č. 4, 4.1 a 4.2 PKS. Tyto pobyty zaměstnavatel zabezpečil v Lázních Jáchymov, v Lázních Poděbrady, v Nivě Luhačovice a v Rájeckých Teplicích. Kondiční pobyty budou zahájeny 24. ledna 2016 ve všech výše uvedených zařízeních. V době letních měsíců (červenec a srpen) tyto kondiční pobyty zaměstnavatel neposkytuje.
- poskytování příspěvku zaměstnavatele na penzijní připojištění a vybrané produkty životního pojištění v souladu s přijatou koncepcí částečného řešení problematiky zákona o důchodovém pojištění ze dne 9. září 2008 a v souladu se zákonem č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů. Bližší podmínky pro poskytování příspěvku na penzijní připojištění a vybrané produkty životního pojištění jsou uvedeny v příslušných interních normách (PERs-34-B-2009 Poskytování příspěvků na životní pojištění, v platném znění a PERs-35-B--2009 Poskytování příspěvků na penzijní připojištění, v platném znění).
- zajištění stravování zaměstnanců ve všech směnách způsobem uvedeným v bodu 3.2.1 přílohy č. 3 PKS, a to podáváním teplé stravy, kterou zajišťuje lokální dodavatel, tj. zařízení provozující veřejné stravování s podáváním teplé stravy v blízkosti jednotky organizační struktury ČD Cargo, dovozem stravy, hluboce mraženou stravou nebo poukázkami na jídlo v nominální hodnotě 80,– Kč. Bližší podmínky pro zajištění a poskytování stravování jsou uvedeny v příloze č. 3. Současně došlo k dohodě o navýšení sazeb stravného při pracovních cestách na území České republiky pro zaměstnance ve specifikovaných zaměstnáních (strojvedoucí, strojvedoucí instruktor, strojvedoucí v přípravě, vozmistr, posunovač a vedoucí posunu) a referentům kvality, při výkonu práce tak, že jim přísluší za každý kalendářní den pracovní cesty stravné ve výši 77,– Kč, trvá-li pracovní cesta 5 až 12 hodin, 116,– Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 12 hodin, nejvýše však 18 hodin, 180,– Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 18 hodin (bod 3.7.1.2 přílohy č. 3 PKS).
- upravení podmínek, za kterých zaměstnavatel poskytne zvýšené odstupné nad rámec nároku zaměstnance vyplývajícího z ustanovení § 67 odst. 1 ZP, za účelem překlenutí sociální situace zaměstnance, v níž se ocitl proto, že bez svého zavinění ztratil dosavadní práci, a k částečnému zmírnění následků, které jsou pro zaměstnance spojeny s ukončením dosavadního zaměstnání a nutností vyhledat nové pracovní uplatnění nebo započít jinou výdělečnou činnost (bod 3.2.2 kapitoly 3 základního textu PKS).
- upravení překážek v práci z důvodu obecného zájmu, kdy zaměstnavatel poskytování pracovního volna z důvodu obecného zájmu, popř. jiných úkonů v obecném zájmu v rozsahu a za podmínek stanovených v ustanoveních § 200 až § 204 ZP poskytuje za podmínek uvedených v interních normách Opatření ředitele O10 č. 0016/2015 „Poskytování pracovního volna“, IN PERs-38--B-2011 „Opatření k dlouhodobému uvolňování odborových funkcionářů“, v platném znění, a IN ORs-25-2009 „Směrnice pro organizování a financování sportovních akcí, hrazených z C – – SF“, v platném znění.

V oblasti pracovní doby a dovolené (příloha č. 1 PKS) došlo k navýšení stanovené týdenní pracovní doby na 40 hodin u zaměstnanců v jednosměnném pracovním režimu s rovnoměrně rozvrženou pracovní dobou 5 dnů v týdnu na předem určených pracovních místech označených v systemizaci ČD Cargo s výměrou dovolené v kalendářním roce 6 týdnů.

Odměňování zaměstnanců ve společnosti se řídí pravidly stanovenými v příloze č. 2 PKS a IN PERs42-B-2011 – – Zásady pro poskytování osobního ohodnocení. Mzdové tarify ve stupnici 0 byly navýšeny o 1 % pro všechny zaměstnance. Toto navýšení se automaticky promítá i do stupnic 1, 2, 3 a 4. Stupnice řeší režim zaměstnance (bod 4.1.4 přílohy č. 2).

Došlo k navýšení motivační složky pro zaměstnance letmo v rámci osobního ohodnocení na 300,– Kč. Nově se zavádí motivační složka pro zaměstnance, kteří vykonávají stanovené pracovní činnosti v daném měsíci, přičemž přiznání motivační složky je vždy podmíněno odbornou způsobilostí, zdravotní způsobilostí a skutečným výkonem pracovní činnosti v daném měsíci, a to aspoň jedenkrát. Tato motivační složka není součástí mzdového výměru zaměstnance a je vyplácena na základě skutečně vykonané činnosti za odpracovanou dobu.

První školení k podnikové kolektivní smlouvě ČD Cargo, a.s., na rok 2016 a souvisejícím interním normám se konalo 13. ledna 2016 v PJ Praha a následně pokračovalo v dalších PJ a SOKV. Poslední semináře se budou konat v PJ a SOKV České Budějovice ve dnech 28. – 29. ledna 2016.

Mgr. Pavla Kreischová

Personální oddělení odpovídá

Dotaz:
Je pravda, že si od března budou muset zaměstnanci k nové In Kartě hradit místenky a bude nutné hradit i jízdné v lanové dráze na Ještěd?

Od 1. března 2016 si při použití vlaků, které nejsou vedeny v závazku veřejné služby (vlaky na obchodní riziko ČD, tzv. komerční vlaky), musí držitel zaměstnaneckých jízdních výhod (držitelé In Karty s aplikací železniční průkazka) před nástupem do takového vlaku dopředu zajistit pro každou jízdu bezplatný evidenční lístek, vydaný pro konkrétní den a trasu. Evidenční lístek lze vydat v rámci standardního předprodeje až 2 měsíce předem. Tato povinnost se vztahuje i na držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, kteří si zakoupili jednorázový nebo časový doplatek do 1. vozové třídy. Přehled vlaků s uvedením úseků, ve kterých nejsou dotčené vlaky vedeny v závazku veřejné služby, je přílohou směrnice PERs-10-B-2011 – Poskytování vnitrostátních zaměstnaneckých jízdních výhod.

Rovněž s účinností od 1. března 2016 uhradí držitelé jízdních výhod při použití lanové dráhy Liberec-Horní Hanychov – Ještěd cenu jednosměrné nebo zpáteční místenky. Jednosměrná místenka (nahoru nebo dolů) stojí 35 Kč. U zpáteční místenky platí od 1. března 2016 pro držitele jízdních výhod akviziční sleva 50 %, v rámci které stojí zpáteční místenka také 35 Kč.

Do 29. února 2016 platí při cestování vlaky, které nejsou vedeny v závazku veřejné služby, i při použití lanové dráhy na Ještěd stejné podmínky jako v roce 2015.

Další informace jsou uvedeny v novele interní normy PERs-10-B-2011 – – Poskytování vnitrostátních zaměstnaneckých jízdních výhod, která je zveřejněna v prostředí portálu ČD Cargo.

Dotaz:
Jaké konkrétní změny jsou od 1. 1. 2016 v poskytování příspěvků zaměstnavatele na životní připojištění a penzijní spoření?

Oblast **životního připojištění** je řešena IN PERs-34-B-2009 ve znění 6. změny účinné od 1. 4. 2015.

Příspěvek zaměstnavatele je stanoven pro všechny zaměstnance, kteří splňují podmínky pro jeho poskytnutí, v jednotné **výši 750,– Kč měsíčně,** tzn., že k novému roku je beze změny.

Pokud zaměstnanec splní podmínky pro poskytnutí příspěvku stanovené touto směrnicí a má uzavřenou smlouvu na stanovené produkty životního pojištění, může si na základě své žádosti převést (sloučit) příspěvek zaměstnavatele z životního pojištění na tzv. penzijní spoření. V tomto případě je nezbytně nutné prvotně zkontaktovat příslušného poradce NN, a to i z důvodu zajištění všech povinností a možností vyplývajících ze znění bodu 9. této směrnice a poté se neprodleně dostavit na příslušné personální pracoviště.

Převod příspěvku zaměstnavatele z životního pojištění na penzijní spoření je možné i v případě, pokud zaměstnanec vůbec žádnou smlouvu s NN uzavřenu nemá, ale splňuje podmínky pro poskytování příspěvku zaměstnavatele na životní pojištění.

Příspěvek zaměstnavatele ve výši 750,– Kč je možno na penzijní spoření převést jen v celé výši. Není možné požadovat převedení jen poměrné částky příspěvku např. 400,– Kč na penzijní spoření a 350,– Kč si ponechat na životním pojištění.

Oblast **penzijního spoření** je řešena IN PERs-35-B-2009 ve znění 7. změny účinné od 1. 1. 2016. Výše měsíčního příspěvku zaměstnavatele je stanovena podle zařazení jednotlivých zaměstnání do příslušných skupin. Zařazení vybraných KZAM do příslušných skupin povolání je přílohou č. 4 tyto směrnice.

Skupina zaměstnanců	příspěvek/Kč
neoznačené profese - skupina 1	**800,00**
vybrané profese - skupina 2	**900,00**
vybrané profese - skupina 3	**1 100,00**
vybrané profese - skupina 4	**1 100,00**
vybrané profese - skupina 5	**1 250,00**

Zařazení vybraných zaměstnání do příslušných skupin povolání je přílohou uvedené směrnice.

7. změna IN řeší i otázku zrušení II. důchodového pilíře.

S účinností od 1. 1. 2016 se mění znění zákona č. 376/2015 Sb., o ukončení důchodového spoření a zákona č. 377/2015 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o ukončení důchodového spoření. Odvody pojistného na důchodové spoření se ukončí k lednu 2016.

Do konce března 2016 doručí penzijní společnosti písemné oznámení účastníkům důchodového spoření o zahájení procesu jeho ukončení s výzvou, aby jí účastník důchodového spoření do konce září 2016 sdělil, zda si přeje vyplacení všech jeho prostředků (tedy celých 5% základu pojistného na důchodové spoření) v hotovosti, nebo převod všech jeho prostředků na jeho smlouvu ve III. pilíři.

Zároveň budou penzijní společnosti účastníka informovat o možnosti doplatit si pojistné na důchodové pojištění, aby neměl za dobu účasti v systému důchodového spoření sníženou sazbu při výpočtu důchodu z I. důchodového pilíře.

Ke dni 1. července 2016 bude zahájena likvidace důchodových fondů. Účastníkům, kteří do konce září 2016 zašlou písemné oznámení penzijní společnosti, jak hodlají se svými prostředky naložit, budou prostředky vypořádány do konce prosince 2016.

K vyplacení prostředků účastníků by pak mělo dojít kdykoliv v průběhu čtvrtého čtvrtletí 2016, nejdříve však v říjnu 2016. Vyplacením prostředků účastníka zaniká jeho právní vztah ze smlouvy o důchodovém spoření. Zbylé prostředky, u nichž účastníci neurčili, jak s nimi hodlají naložit, budou nejpozději v prvních dnech ledna 2017 převedeny na účet správce pojistného.

Dále dochází k úpravě jedné z podmínek přiznání příspěvku zaměstnavatele:

- zaměstnanec má ve smlouvě s PF sjednaný účastnický příspěvek **ve výši nejméně 300,– Kč měsíčně,** který mu bude srážen měsíčně ze mzdy prostřednictvím příslušné mzdové účtárny; tato podmínka se považuje **za splněnou**, pokud zaměstnanec doloží potvrzením příslušného PF zaúčtování předplatného – jednorázového vkladu – na období minimálně 1 roku (zajišťuje si zaměstnanec úložkou přímo v hotovosti nebo platbou ze svého bankovního účtu).

S výplatou za měsíc leden dojde u některých zaměstnanců i ke změně ve výši příspěvku zaměstnavatele. Důvodem je „přesun“ zaměstnání v jednotlivých kategoriích zaměstnání, podle kterých je stanovena konkrétní výše měsíčního příspěvku zaměstnavatele. Jedná se o přesun zaměstnání **Vedoucí posunu, posunovač, vozmistr**, a to ze skupiny 4 s příspěvkem ve výši 1 100,– Kč do skupiny 5 s příspěvkem 1 250,– Kč, tj. navýšení příspěvku zaměstnavatele o 150,– Kč a dále k přesunu zaměstnání **Svářeč, kontrolor, diagnostik** ze skupiny 1 s příspěvkem ve výši 800,– Kč do skupiny 2 s příspěvkem 900,– Kč, tj. navýšení o 100,– Kč.

Bc. Věra Drncová

Ze zahraničí

SLOVENSKO

Nová obchodní strategie

V roce 2016 slovenský dopravce ZSSK Cargo zaměří svojí obchodní politiku na přepravu „jednotlivek“. Tento segment bude podporovat jednak zvýhodněnými cenami a jednak provozními opatřeními. Společnost se bude snažit o zvýšení vytížení průběžných a manipulačních nákladních vlaků, aby zrychlila přepravy a oběh vozů. Novinkou pro zákazníky je i pilotní projekt na vybraných tratích, kde bude ZSSK Cargo garantovat pravidelnost Mn vlaků i při jejich nižším vytížení, tj. bez limitu 5 vozů za den. V další fázi bude existovat garance odvozu zátěže mezi seřaďovacími stanicemi minimálně jednou denně.

ZSSK Cargo už nedluží státu

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., předčasně koncem listopadu splatila celou sumu státní pomoci. Společnost celkově na jistině zaplatila 165 969 594,37 eur a na úrocích 39 921 939,24 eur. Smlouva o návratné finanční pomoci byla podepsána 31. března 2009 s tím, že původně měla být splacena v 17 rovnoměrných půlročních splátkách do 28. února 2019. Předčasné splacení státní pomoci je výsledkem ozdravného procesu ve společnosti, který byl zahájen v roce 2012.

POLSKO

Nákup nových lokomotiv

Dopravce PKP Cargo si u společnosti Siemens objednal dodávku 15 vícesystémových lokomotiv Siemens Vectron. Objednávka zahrnuje i předkupní právo na 5 dalších lokomotiv a dodávku náhradních dílů a údržbu na 8 let.

Dopravce plánuje nasazení těchto lokomotiv nejen na polských tratích, ale především v zahraničí – v Rakouksu, České republice, Maďarsku, Německu, Polsku a na Slovensku. Dodávky budou zahájeny na začátku roku 2016 a dokončeny do léta 2017. Lokomotivy budou vyráběny v mnichovské továrně Mnichov--Allach. Nákup je v souladu se strategií mezinárodního rozvoje PKP Cargo. Vectrony splňují všechny požadavky pro přeshraniční dopravu, jsou plně způsobilé pro provoz na výše uvedených trzích a jsou certifikovány pro všechny TSI.

RUSKO

Příjmy z nákladní dopravy by měly stoupnout

Vláda Ruské federace schválila projekty investičního programu a finanční plán ruských státních drah RŽD pro roky 2016 – 2018. Podle tohoto plánu by příjmy z nákladní dopravy měly stoupnout o téměř 11 % oproti roku 2015, a to zejména díky inflačnímu zvýšení tarifů. Plán počítá rovněž se zvýšením průměrné rychlosti vlaků o 5 %.

Michal Roh

Reprezentační ples ČD Cargo

Reprezentační ples ČD Cargo načal již druhou desítku své existence. V pořadí již 11. ročník se uskutečnil první lednový pátek v moravskoslezské metropoli Ostravě a již tradičně zahájil plesovou sezónu v hotelu Clarion Congress. Abychom však byli zpravodajsky přesní, musíme zmínit i rok 2014, kdy se v době rekonstrukce a rozšiřování hotelu Clarion ples konal v ostravském hotelu Imperial.

Ples je určen zejména pro obchodní partnery a zákazníky společnosti ČD Cargo. Ti se na plese setkávají nejen s představiteli managementu ČD Cargo, ale i s obchodními manažery, pracovníky provozu i dalších odvětví společnosti. Zájem o ples každoročně stoupá a letos se tak počet účastníků vyšplhal bezmála až k pětistovce (490).

Úderem devatenácté hodiny začali do vyzdobeného sálu vcházet první hosté, které svými úvodními tóny vítal již tradiční hudební průvodce plesem, ostravská skupina Proxima s kapelníkem Jiřím Bertókem. Se všemi přítomnými se přivítali i oba moderátoři večera, Mahulena Bočanová a Marek Vašut. Světla v sále zvolna pohasínala a vše směřovalo k předtančení. A bylo se opravdu nač dívat a čím se inspirovat, neboť se na parketu představil momentálně nejlepší český pár v latinskoamerických tancích, Radek Mucha a Yana Grishchenko se svou osobitou show rumby. Ještě plni dojmů z překrásné podívané všichni očekávali slavnostní zahájení plesu, ke kterému moderátoři pozvali na pódium předsedu představenstva ČD Cargo pana Ivana Bednárika. Ten přivítal všechny v sále a připomněl, že ples je především velkým symbolickým poděkováním všem obchodním partnerům a zákazníkům. Přivítal i další vzácné hosty, mezi kterými nechyběl ani náměstek ministra dopravy Milan Feranec či předseda

představenstva ČD Pavel Krtek. Na závěr ještě odstartoval jednu z doprovodných akcí plesu, charitativní tombolu, zakoupením prvního losu.

Za potlesku publika se mikrofonu ujala populární zpěvačka Ilona Csáková, která upoutala nejen svým originálním účesem a překrásnými šaty, ale zejména známými hity ze své bohaté a úspěšné kariéry. Zazpívala však i zbrusu nové písně. Ani kapela Proxima se nenechala zahanbit a zpěvačka Lenka Krainová si rozhodně ve svém pěveckém umění se svojí slavnější kolegyní nezadala. Další hudební program patřil legendám slovenské populární hudby. Jako první se ještě před půlnocí představil Vašo Patejdl, který nenechal nic náhodě, zazpíval všechny největší hity a přivedl tak tanečníky i všechny ostatní do toho správného varu. Nebylo tedy vůbec divu, že jej nechtěli ze sálu pustit a vyžádali si několik přídavků.

O zklidnění se před půlnocí postarala opět Proxima zařazením poněkud volnějších rytmů a romantických songů. Půlnoc již tradičně patřila losování hlavních cen tomboly. Ještě předtím byla vyhodnocena doprovodná charitativní tombola zařazená do programu plesu teprve podruhé. Účastníci plesu si v průběhu večera mohli zakoupit obálky s losy a ihned si vyzvednout svoji výhru. Těch byla připravena přesně stovka a je třeba poděkovat všem firmám, které se zapojily do této akce a věnovaly ceny. Při loňské premiéře charitativní tomboly byla vybrána částka 50 150 Kč, která byla věnována sociálně potřebné rodině zaměstnance ČD Cargo jako příspěvek na pořízení léčebného rehabilitačního přístroje MOTOmed pro jejich postižené dítě. Letošní výtěžek bude rozdělen opět mezi sociálně potřebnou rodinu z řad zaměstnanců ČD Cargo a Společnost Duha, nadaci pro děti postižené mozkovou obrnou. Darovací

šek převzal z rukou moderátorů ředitel odboru lidských zdrojů ČD Cargo Mojmír Bakalář a za bouřlivého aplausu odtajnil i celkovou částku ve výši 56 640 Kč.

Kromě programu probíhajícího v hlavním sále je nutno zmínit i bohatý doprovodný program. K němu již tradičně patří Cargo Casino, kde bylo možné za speciální edici „cargo peněz“ vyhrát další zajímavé ceny. Velkou oblibu si zachovává i „fotostěna“ a možnost odnést si přímo z plesu originální plesovou momentku, při troše štěstí i s některou z účinkujících hvězd. Další fronty nedočkavých se pak tvořily před sektorem patřícím karikaturistovi. Vždyť pořídit si za minutu originální karikaturu formou perokresby se nepoštěstí každý den. Samostatnou kapitolu tvoří catering. V rámci plesu byly připraveny pro účastníky plesu hned dva rauty, večerní a půlnoční. Byla to opět přehlídka gastronomických lahůdek vyhlášené hotelové kuchyně, kde si každý našel tu svoji pochoutku.

Vraťme se však znovu do sálu. Tam program právě vrcholil vystoupením další slovenské pěvecké hvězdy, Mira Žbirky. Aplaus byl zasloužený a neutichající. Proxima pak doprovodila tanečníky až k rannímu závěru plesu. Unaveni, ale spokojeni opouštěli pohasínající sál ti, kteří vydrželi až do brzkých ranních hodin, a v kuloárech již debatovali o tom, čím je asi organizátoři překvapí za rok. Nejen těm, ale i všem ostatním mohu již nyní slíbit, že bude opět nač se těšit!

Zdeněk Šiler

S tuší na poštovní kašet

Mezi zaměstnanci ČD Cargo je celá řada sportovně, hudebně a výtvarně nadaných lidí. Poměrně netradičním koníčkem jednoho z našich zaměstnanců je tvorba originálních tiskařských razítek. Zvědavost mi nedala a vydala jsem se na tvorbu kolegy pana Ing. Jiřího Vorla podívat.

Pan Vorel se návrhům razítek věnuje od roku 1984, kdy jeho prvním návrhem bylo razítko k příležitosti 110. výročí zahájení provozu na trati Ústí nad Orlicí – Letohrad s jednoduchou kresbou parní lokomotivy v elipse. *„Každý návrh razítka je tvořen v podstatě k určité příležitosti, ať už se jedná o výročí železniční trati, výročí města, či ke konkrétní události, jakou byla naposledy Mikulášská jízda parním vlakem mezi Letohradem a Dolní Lipkou,“* říká Jiří Vorel.

Každý z nákresů a návrhů razítek je originál. Tvoří ho různé tvary, kresby lokomotiv, kresby osob, obsah a název události, pro kterou je návrh tvořen, apod. První kresby a návrhy razítek obsahovaly jednoduché tvary, nenáročné fonty písma (většinou psané s pomocí obyčejné plastové šablony, bez které se kdysi neobešel žádný školní rys) a lokomotivy pouze v bokorysu. Postupem času, spolu s přibývajícím počtem nákresů, se razítka stávala propracovanějšími a složitějšími. Lokomotivy byly překreslovány v profilu z fotografií, ke tvorbě náročnějších tvarů obrysu byl použit počítač (např. elipsy) a do náplně razítek začaly být používány různé doplňkové znaky (návěsti apod.). I pro písmo bylo možné použít různé fonty z počítače, které byly v rámci tvorby návrhu dolepovány do obrázku (např. zakroužené do elipsy). Navíc byl vnější tvar razítka volen podle příležitosti, ke které bylo razítko navrhováno (např. lichoběžníková tabulka pro trať řízenou podle předpisu D3, čtverec postavený na rohu pro výročí elektrifikace apod.). *„Odhaduji, že jsem za svůj život vytvořil asi tři stovky návrhů razítek,“* říká pan Vorel.

A co je vlastně všechno při tvorbě potřeba? *„Osobně preferuji jednu z nejstarších kreslířských pomůcek – pero s tuší,“* prozradil pan Vorel. Pero, které při své tvorbě využívá, je tzv. trychtýřové s půlmilimetrovým hrotem. Tento trychtýř je naplněn černou tuší. Pan Vorel své návrhy kreslí na transparentní průhledný papír. Návrhy jsou v konečné fázi použity pro tvorbu razítek, poštovních kašetů a v některých případech slouží i jako návrh poštovních razítek, jako tomu bylo např. v roce 1995 při 150. výročí Olomoucko-pražské dráhy.

Originály se zmenšují až na 25 % původní velikosti. V minulosti se razítka vyráběla tak, že se podle obrázku nejdříve vyhotovil tiskařský zinkový štoček a podle něj následně gumové razítko. Nyní se kresba v počítači naskenuje a z tohoto skenu příslušná firma razítko přímo vyrobí. *„Návrhy se kromě razítek dají použít i na jiné propagační předměty – odznaky, medaile nebo potisky na oblečení. Tyto předměty vždy zvýší atraktivitu probíhající akce a posunou mínění veřejnosti o železnici vždy o krůček výš,“* dodává na závěr mojí návštěvy pan Vorel.

Text a foto: Michala Bílková

Foto měsíce

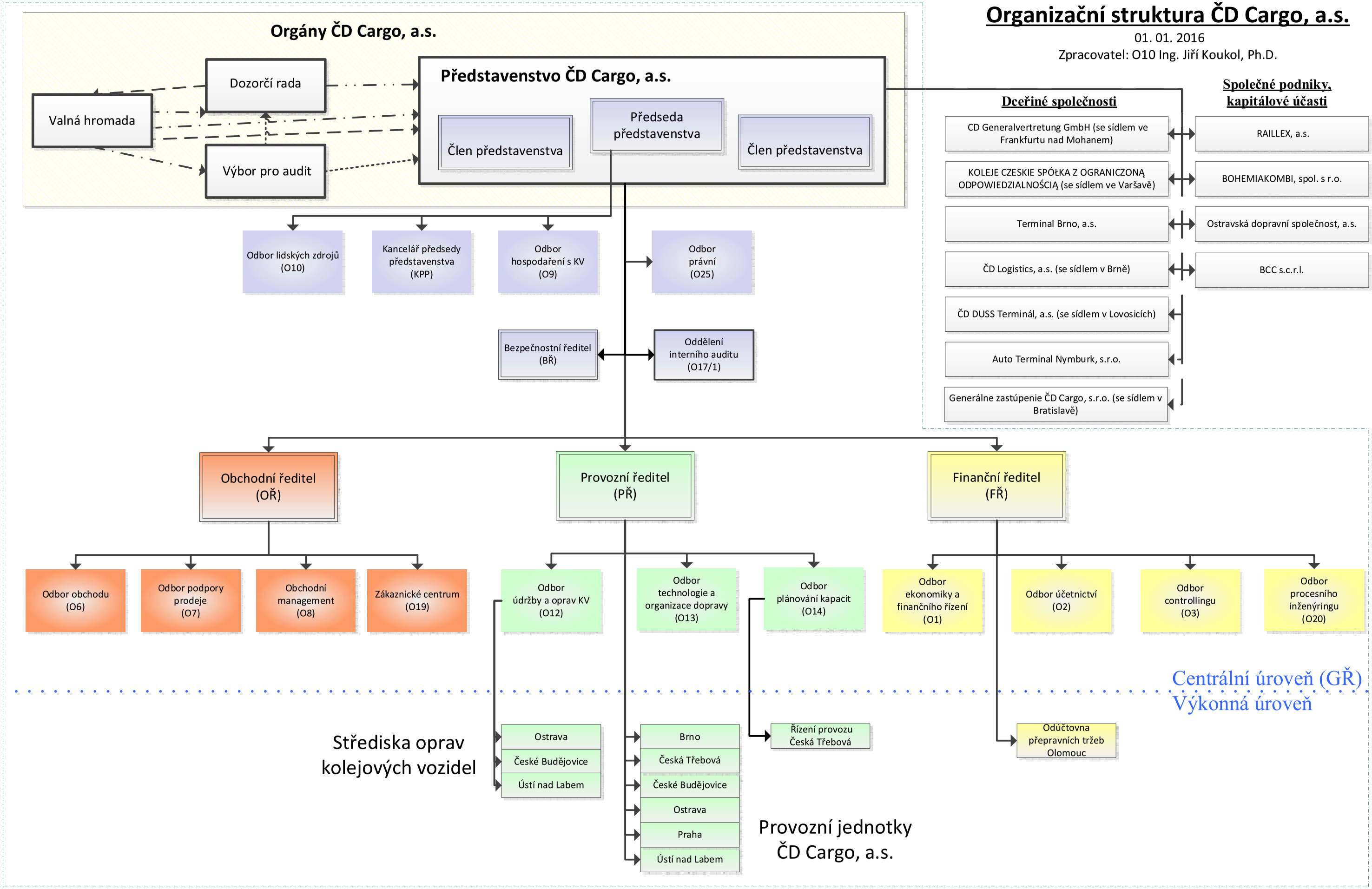
I přesto, že zima dokáže pracovníky v provozu hodně potrápit, má i svoje kouzlo. Přesvědčit nás o tom může i snímek strojvedoucího **Josefa Picha**, který jsme se rozhodli zařadit jako lednovou fotografii měsíce. Pokud se i vy chcete podělit nejen s námi, ale i se všemi čtenáři Cargováku o zajímavé fotografie, zasílejte je na mailovou adresu: **Cargovak@cdcargo.cz**.

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

Organizační struktura ČD Cargo, a.s.

01. 01. 2016

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



Vysvětlivky / poznámky:

Řídící vztahy

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

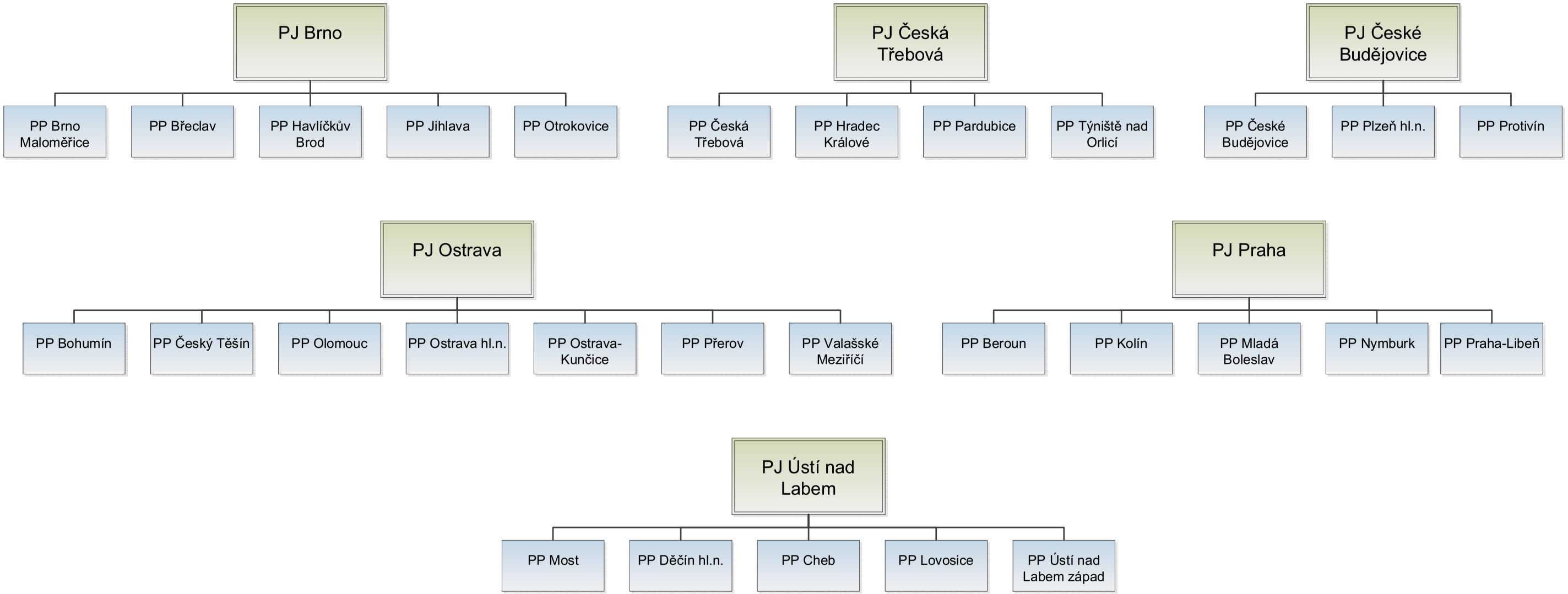
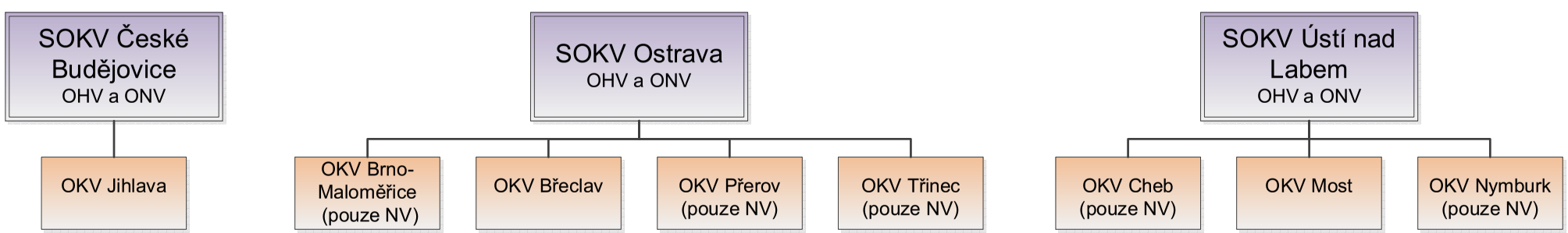
ČD Cargo, a.s. — Úsek v přímé řídící působnosti představenstva společnosti — Úsek provozní

Odbor GŘ ČD Cargo, a.s. — Úsek obchodní — Úsek finanční

Platí od 1. 1. 2016
Zpracovatel: O10 Ing. Jiří Koukol, Ph.D.

Organizační struktura PJ a SOKV

Provozní jednotky včetně provozních pracovišť



Střediska oprav kolejových vozidel včetně opraven kolejových vozidel