Cargovák

08
2016

Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Podíl ČD Cargo na trhu

Na konci července proběhla v médiích zpráva, že podíl ČD Cargo na trhu neustále klesá. Tato informace vyvolala řadu dotazů i mezi zaměstnanci. Byl jsem svědkem rozhovoru dvou zaměstnanců, kteří debatovali o tom, zda je to s ČD Cargo opravdu tak špatné nebo zda mají věřit tomu, co se píše v Cargováku, kde jsou ujišťováni o tom, že pozice firmy na trhu je dobrá.

Není to poprvé, co média vytrhnou informace z kontextu a prezentují je. Bez snahy o objektivní popis situace. Pokusíme se tedy věc uvést na pravou míru a informaci o podílu ČD Cargo na trhu okomentovat. Železniční dopravní trh v České republice je plně liberalizovaný a působí na něm asi 90 subjektů. Stále více se na tomto malém českém trhu etablují zahraniční dopravci, stejně, jako my hledáme uplatnění pro naše kapacity v zahraničí. Je to běžný konkurenční boj.

Ale zpět k podílu ČD Cargo. Ano mezi roky 2014 a 2015 náš podíl opravdu poklesl, ale jak se říká, každá hůl má dva konce. Meziroční rozdíl činí asi 1 040 mil. hrtkm v náš neprospěch. Zároveň však stouply výkony dopravce Metrans Rail, a to o 1 600 mil. hrtkm. O tyto přepravy přišlo ČD Cargo nikoliv v důsledku konkurenčního boje, ale v důsledku strategie operátora kombinované dopravy Metrans, který dlouhodobě počítal s nasazením vlastních lokomotiv na přepravy vlastního zboží na vlastních železničních vozech. Z tabulek je zřejmý i meziroční pokles přeprav AWT a jak jsme se ve stejnou dobu mohli dočíst na internetovém serveru firenet.cz: *„AWT ztrácí přepravy uhlí od OKD. ČD Cargo naopak posiluje.“* Tak zní doslovně název článku na výše uvedeném serveru, ale to už je realita dnešních dnů, nikoliv meziroční porovnávání.

Michal Roh

ČD Cargo neutratilo za inzerci v Mladé frontě DNES i rádiu Impuls od roku 2014 ani korunu

V reakci na informace zveřejněné dne 14. 8. 2016 na serveru ParlamentníListy.cz v článku „ČD Cargo odmítlo sdělit, kolik inzerce nateklo do rádia Impuls nebo MfD. V pondělí to bude, vzkázal nám Babiš“ může ČD Cargo podat zcela jednoznačné stanovisko:

„Společnost ČD Cargo nevynaložila od počátku roku 2014 až doposud žádné finanční prostředky na inzerci ani další marketingové aktivity u společností MAFRA, a.s., LONDA spol. s r.o. a Stanice O. Inzertní prostor tak nenakoupila mimo jiné ani v deníku Mladá fronta DNES či rádiu Impuls,“ uvádí předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik.

28. července 2016 se sešel předseda představenstva ČD Cargo **pan Ivan Bednárik** (vpravo) s vedoucím provozního pracoviště Mladá Boleslav, **Ing. Jaroslavem Šrajerem**. Předseda představenstva při neformálním setkání poděkoval panu Šrajerovi za **získání prvního obchodního případu**, jednotlivé zásilky s pískem z Libuně do Liberce, v rámci motivačního programu pro zaměstnance ČD Cargo. Podmínky tohoto programu naleznete na str. 3. *„Získávání nových zásilek je pro ČD Cargo velmi důležité, neboť většina těchto přeprav je realizována bez navýšení kapacit, tzn. přispívá k optimalizaci nákladů systému jednotlivých vozových zásilek,“* uvedl při setkání pan Ivan Bednárik. *„Dívat se kolem sebe a upozorňovat na nové příležitosti by mělo být povinností každého zaměstnance. Myslím, že zákazníkům máme stále co nabídnout,“* doplnil předsedu představenstva Ing. Šrajer.

Foto: Michala Bílková

Potřebujeme nastavit naše kapacity

V červnovém Cargováku dostal prostor pan Bohumil Rampula, člen představenstva odpovědný za úsek obchodu. V srpnu jsme se rozhodli požádat o rozhovor jeho brněnského kolegu, pana Ing. Zdeňka Škvařila, člena představenstva odpovědného za úsek provozu. Řada otázek však bude podobných.

Jak byste zhodnotil své dosavadní působení ve funkci člena představenstva odpovědného za úsek provozu?

Na tuto otázku se velmi špatně odpovídá. Když řeknu, že své působení hodnotím pozitivně, budu považován za chlubila a vždy se najde někdo, kdo upozorní na to, co se nepovedlo atd. Když přiznám nějaké nedostatky, budu podroben pravděpodobně kritice. Takže bych raději hodnotil kroky a výsledky celého představenstva, neboť se snažíme vystupovat jako jednotné vedení. Jako velké pozitivum vidím to, že se nám zatím daří plnit plán. Opatření, která jsme přijali v loňském roce, nám pomohla dosáhnout hospodaření v černých číslech. Postavili jsme si ambiciózní plán, pro jehož splnění děláme maximum. Náš lokomotivní park se rozšířil o nové lokomotivy řady 383 Vectron. Podařilo se nám také zajistit dostatečnou kapacitu vozů a lokomotiv, což dříve nebývalo samozřejmostí. Co se nám ne úplně daří, je optimalizace nákladů. Roste nám přesčasová práce zejména u strojvedoucích. Likvidace a odvoz dřeva z kalamitou postižených Jeseníků nám v plné míře ukázal naši slabinu – ne vždy dokážeme v potřebném rozsahu operativně reagovat na požadavky obchodu. Bohužel jsme výrazně omezeni podnikovou kolektivní smlouvou a tu v žádném případě nemůžeme a nechceme porušovat.

Která předsevzetí se Vám podařilo uskutečnit a co naopak zůstává k řešení?

Možná se to bude zdát zvláštní, ale žádná předsevzetí jsem si při nástupu do funkce nedával. Společným cílem celého představenstva bylo navázat na to dobré, co se doposud ve společnosti zrealizovalo a zároveň udělat vše pro udržení přeprav. Jako velký úkol ale vnímám potřebu nastavit v souladu s obchodem naše kapacity a optimalizovat tak naše náklady na úroveň srovnatelnou se soukromými dopravci, tedy alespoň v segmentu ucelených vlaků.

Již jste zmínil lokomotivy Vectron. Myslíte si, že se Vám podaří zajistit požadovaný denní vysoký kilometrický proběh?

V letošním roce očekáváme dodávku celkem pěti lokomotiv Vectron. Tyto lokomotivy plánujeme nasadit především v mezinárodní dopravě, např. na rameni Devínská Nová Ves – Břeclav – – Děčín – Falkenberg. Tímto plánovaným nasazením bude zajištěn očekávaný denní kilometrický proběh okolo 800 km. V současnosti probíhá na

Ing. Zdeněk Škvařil, člen představenstva

Vectronech výcvik našich strojvedoucích a souběžně jsou lokomotivy doschvalovávány na sousedních infrastrukturách. Prozatím jednoho Vectrona bylo v souvislosti s probíhajícím jízdním výcvikem již možné spatřit na našich vlacích v Německu.

Nové lokomotivy Vectron jsou vybaveny nejmodernějším zabezpečovacím zařízením ETCS. Jak to bude s vybavováním dalších hnacích vozidel tímto zabezpečovacím zařízením?

Prvních pět lokomotiv Vectron, které si ČD Cargo nově pořizuje do svého majetku, je vybaveno novým systémem zabezpečení jízdy vlaku s označením ETCS (zkratka pro evropský zabezpečovací systém European Train Control System). Tento systém plánuje společnost ČD Cargo v nejbližších letech postupně dosazovat i na ostatní lokomotivy. V první, zahajovací etapě, která je časově vymezena rokem 2020 (v tomto roce je manažerem infrastruktury předpokládána aktivace zařízení na hlavních koridorových tratích) počítá ČD Cargo s vybavením 345 lokomotiv. V této skupině jsou zastoupena vozidla 21 typových řad, převážně elektrické trakce. Z motorových lokomotiv se pak jedná o stroje řady 753.7. Jelikož se jedná o velmi nákladnou investici, je plánováno využití prostředků z evropských dotačních titulů.

Často skloňovaným tématem jsou výluky. Do jaké míry ovlivňují provoz nákladních vlaků ČD Cargo v letošním roce?

Měřeno objemem financí, pak je letos výluk méně. I tak je však rozsah výlukové činnosti stále značný a dochází k výraznému omezování provozu nákladních vlaků.

Pokračování na str. 2

Potřebujeme nastavit naše kapacity

Pokračování ze str. 1

Z oblastí nejvíce postižených výlukami bych chtěl jmenovat Jeseníky, Olomoucko, Valašsko nebo také Mladoboleslavsko. V závěru roku nás čeká složitá rekonstrukce ve stanici Praha-Libeň. Jejím cílem je odstranit hlukovou zátěž v okolí „ranžíru“ a současně modernizace kolejových brzd a zabezpečovacího zařízení. Tato výluka bude mít vlakotvorný dopad na celou síť. Část řadicích prací bude dočasně přesunuta do Kralup nad Vltavou a částečně do Berouna a Kolína.

Z pohledu hospodaření s hnacími vozidly a lokomotivními četami jsou výluky a mimořádnosti jednoznačně negativním jevem, který má nepříznivý vliv na potřebu lokomotivních náležitostí. Dochází k nárůstu potřeby strojvedoucích v důsledku delších jízdních dob nebo delších odklonových tras. V případě hnacích vozidel je mnohdy potřeba nasazení většího počtu lokomotiv nezávislé trakce. Výluky jsou také zdrojem přesčasové práce a tím vyvolaných vícenákladů naší společnosti. Již několikrát ale zaznělo, že výluky jsou zároveň obchodní příležitostí – přepravujeme stavební materiál, kolejnice, poskytujeme naše školené zaměstnance jako pracovníky pro řízení sledu nebo jako vedoucí posunu apod. Jsme jedním z mála dopravců, který v této oblasti dokáže nabídnout skutečně komplexní služby.

V rámci ČD Cargo se uskutečnilo vytipování majetku ČD, o který by ČD Cargo mělo zájem. Co je cílem této akce?

ČD Cargo vlastní nemovitosti pouze v omezeném rozsahu (SOKV, Řízení provozu), ve většině objektů jsme v nájmu. Avšak jsou objekty, kde by stála za zvážení možnost jejich vlastnictví. Proto představenstvo společnosti rozhodlo o vytipování majetku ČD nebo SŽDC, o který bychom mohli mít zájem. Nemám na mysli pouze budovy, ale také např. manipulační plochy potřebné pro nakládku ve strategických lokalitách apod. Seznam bude předán na ČD, avšak o případné změně formy vlastnictví není doposud rozhodnuto.

Jakým způsobem změnilo systém práce „plánovačů“ O14 přidělování kapacity na mezinárodních tranzitních koridorech?

Agenda organizace přidělování kapacity na mezinárodních nákladních tranzitních koridorech RFC je řešena odborem plánování kapacit. Zajištění této agendy je v současnosti organizačně a časově dosti náročné. Z celkem devíti současných evropských tranzitních koridorů sítí SŽDC aktuálně prochází čtyři: RFC 5 - Balticko – jadranský koridor, RFC 7 - Orient /Východo – středomořský koridor, RFC 8 - Severní moře – Balt a RFC 9 - Rýnsko – dunajský/Česko-slovenský. V průběhu roku se minimálně dvakrát zúčastňujeme pracovních jednání poradní skupiny dopravců, dále jednání správní rady koridoru a v neposlední řadě i jednání se zákazníky v souvislosti s přidělováním kapacit. Aktuálně máme pro potřeby ČD Cargo objednány koridorové trasy na koridoru RFC 9. Objednávka tras na koridorech RFC je prováděna prostřednictvím informačního systému PCS NG (objednávkový systém tras Path coordination system New generation – Koordinační systém tras nové generace). Více informací k tomuto tématu přineseme v některém z dalších čísel Cargováku.

Pana Rampuly jsme se v červnovém Cargováku ptali na to, zda se již zlepšila komunikace mezi obchodem a provozem. Jaký je Váš názor?

Nedostatečnou komunikaci mezi obchodem a provozem identifikovalo vedení společnosti jako velký problém, bez jehož řešení nebude možné společnost dále rozvíjet. Po roce a půl musím uznat, že došlo k výraznému zlepšení, za kterým vidím zejména opatření na straně obchodu, jako např. zřízení zákaznického centra, které se stalo jakýmsi „polštářem“ mezi provozními složkami ČD Cargo a zákazníkem nebo zřízení pozice regionálních obchodníků. Jako velkou chybu jsem vnímal, že provozu chyběl na obchodě partner znalý provozních podmínek a naopak. To se teď změnilo a obchod, např. prostřednictvím zákaznického centra nebo odboru plánování kapacit, komunikuje už při „projektování“ obchodních případů. Také zákazníci mají informace o průběhu přeprav, o jakékoliv mimořádnosti, což je velice důležité v době, kdy operativa výrazně převyšuje plánované přepravy. Shrnu-li to, komunikace mezi obchodem a provozem se výrazně zlepšila, ale rozhodně ještě nejsme v cíli. Pořád vidím na obou stranách velké možnosti. Ve výsledku je to totiž vždy o lidech.

Děkuji za rozhovor

Michal Roh

Zajímavé odklony na jihu Čech

Pro dopravce a zákazníky komplikace, pro železniční fandy příležitost zachytit nákladní vlaky i na tratích, kde není nákladní doprava běžně provozována nebo pouze v omezeném rozsahu. To jsou provozní odklony.

Dvojče „batohů“ řady 742 se v deštivém odpoledni 14. července 2016 blíží s uceleným vlakem osobních automobilů do přístavu Koper ke stanici Majdalena.

Foto: Michal Roh ml.

Zajímavé vlaky bylo možné v průběhu července spatřit na trati Veselí nad Lužnicí – České Velenice – – Gmünd NÖ, po které byla realizována odklonová vozba v důsledku konání nepřetržité výluky mezi Linzem a Summerau. Na odklonové vlaky byly nasazeny i „bardotky“ řad 749 a 751, se kterými se dnes v pravidelném provozu setkáme spíše výjimečně.

Běžně po trati přes Třeboň jezdí pouze manipulační vlaky, takže ucelené vlaky např. s osobními automobily nebo sodou zde byly opravdu zpestřením. Zásilky strusky do Prahy-Radotína byly po dobu výluky odřeknuty. Vlaky, které si v pohraniční přechodové stanci Summerau předáváme s dopravcem CargoServ byly přesměrovány na Břeclav. Výše zmíněná nepřetržitá výluka probíhala od 11. do 31. července 2016.

Úspěšná realizace odklonové vozby je pro zákazníky jasným signálem flexibility a spolehlivosti dopravce ČD Cargo.

Michal Roh

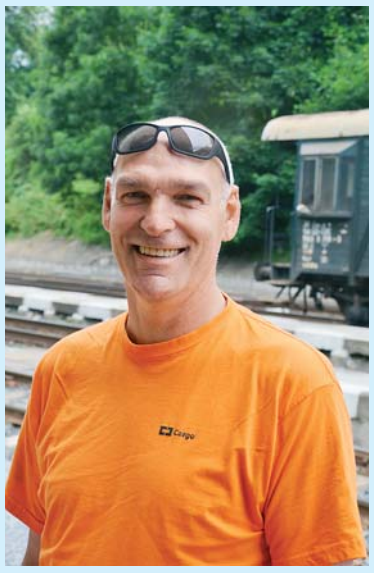
Návěsy do Brna v režii ČD Cargo

29. června 2016 byl v přístavu Rostock naložen návěsy LKW Walter první vlak mířící do Brna plně v režii ČD Cargo jako operátora.

Svoji jízdu ukončil druhý den v Terminálu Brno, který je dceřinou společností ČD Cargo. Návěsy, které do Rostocku přijíždějí trajektem ze Švédska, jsou z Brna rozváženy do Rakouska, na Slovensko a do Maďarska. Část z nich má svůj cíl v také České republice. V současné době jsou vypravovány 4 páry vlaků týdně, v blízké budoucnosti by se jejich počet měl navýšit na 5 párů. Jízdní doba mezi Rostockem a Brnem činí 18 hodin, což je plně srovnatelné s kamionovou dopravou, nehledě k výhodnějším ekonomickým podmínkám takové přepravy. Všechny doposud vypravené vlaky byly realizovány k plné spokojenosti zákazníka, který klade vysoký důraz na kvalitu a přesnost přeprav.

Text: Michal Roh
Foto: Tomáš Pisinger

Tři otázky pro...



Karla Smaženku
vozmistra PJ Brno

Pan Karel Smaženka je zařazen do zaměstnání vozmistrem, který současně zajišťuje i činnosti vedoucího posunu, ale setkat se s ním můžeme i na výlukách po téměř celé Moravě, kde vykonává rovněž činnosti zaměstnance pro řízení sledu(ZPŘS).

Mohl byste nám pane Smaženko vysvětlit, jaké činnosti vykonává ZPŘS?

Zaměstnanec pro řízení sledu musí mít odbornou způsobilost člena posunové čety, doplněnou o další znalosti. Odpovídá za organizaci odjezdu a návratu na vyloučenou a z vyloučené koleje. Má povinnosti zaměstnance řídicího posun. Jedou-li z vyloučené koleje PMD do sousední stanice, oznámí to zaměstnanec pro řízení sledu sousední stanici. ZPŘS musí také zpravit každého strojvedoucího PMD před odjezdem na vyloučenou traťovou kolej rozkazem V30. V rozkaze uvádí, zda před ním a za ním jede jiný PMD a kilometrickou polohu zastavení PMD na vyloučené koleji. Současně uvede kilometrickou polohu zastavení předchozího a následujícího PMD. PMD musí být také zpraven o případné jízdě se zvýšenou opatrností přes přejezdy, o přechodných omezeních rychlosti, jsou-li nižší než stanovená rychlost PMD, a o návěstidlech, která při jízdě po vyloučené koleji platí. ZPŘS musí zajistit uzavření přejezdů, odpovídá za organizaci střežení přejezdů. Zaměstnanec pro řízení sledu dává strojvedoucímu svolení k jízdě na vyloučenou kolej, odpovídá také za organizaci práce a posunu posunových dílů na vyloučené koleji ve spolupráci s vedoucími prací, popř. organizačními zástupci zhotovitele.

Nepracujete jen v obvodu PJ Brno, ale cestujete téměř po celé Moravě. Nevadí vám to?

Cestování je samozřejmě náročné, ale když mi bylo nabídnuto, zda si nechci udělat zkoušku ZPŘS (nově byla zkouška „Řízení sledu“ od 1. března 2016 zapracována do zkušebního a výcvikového řádu ČD Cargo, a.s., PERs28-B-2009 pod označením DR-10), bral jsem to jako velkou výzvu a příležitost. Složením zkoušky to neskončilo. ČD Cargo se v tu dobu prostřednictvím obchodní manažerky Ing. Liškové účastnilo několika výběrových řízení na různých místech naší republiky, kde jsme nabízeli činnost ZPŘS, takže mému dalšímu „nasazení“ předcházelo poznání místních poměrů a vlastní příprava na výluku (nastudování výlukového rozkazu, tabulek traťových poměrů a dalších dokumentů). A už se dostáváme k tomu cestování. Opravdu s ním nemám problém, i když někdy je to skutečně náročné a železniční spojení také není vždy plně vyhovující. Ale vím, že mě můj šéf neposílá nikam bezúčelně, a že bezproblémové poskytování komplexnějších služeb zhotovitelům staveb na železnici může znamenat rozšíření spolupráce, další zakázky a tedy i tržby pro ČD Cargo.

Na jakých zajímavých akcích jste se v letošním roce podílel?

Velmi zajímavá byla spolupráce při činnosti brousicí jednotky SPENO, kterou jsem „doprovázel“ např. v mezistaničních úsecích Zábřeh na Moravě – Třebovice v Čechách. Broušení kolejnic probíhá v nočních hodinách a je velice působivé. Zároveň ovšem náročné na časovou přesnost. Je třeba využít každé minuty, po kterou je příslušná kolej vyloučená. Vše je o dobré komunikaci s odpovědným zástupcem objednavatele výluky (OZOV) a zejména vedoucím prací zhotovitele – – jízdu na vyloučenou kolej musíte domluvit s výpravčími (CDP), další organizační opatření a pokyny k jízdě řešíte přímo s posádkou brousicí jednotky. Po takové noční směně je člověk opravdu vyčerpaný. Ale když pak slyšíte od obsluhy brousicí jednotky nebo od pracovníků stavebních firem poděkování za dobrou práci, hned se vám jede domů lépe. Další rychlou akcí bylo operativní pokrytí požadavků na stavbě Ostrov nad Oslavou – Žďár nad Sázavou k nasazení ZPŘS na noční výluky pro výsyp kameniva z vozů Ua-Dumpcar, které rovněž zajišťuje ČD Cargo. Na těchto akcích zabezpečuji činnost ZPŘS, posun při vykládce i vlastní výsyp dle pokynů vedoucího prací a ve spolupráci se zhotovitelem.

Připravil: Michal Roh
Foto: Michal Roh

Rekonstrukce svážného pahrbku Praha-Libeň

Železniční stanice Praha-Libeň se nachází v části Prahy, ve které se dříve soustředil hlavně průmysl. Nejdůležitější společností v této čtvrti byla Českomoravská-Kolben-Daněk.

S ohledem na tyto okolnosti zde bylo připojeno množství vleček, stejně jako v blízké stanici Praha-Vysočany, a denní obrat vozů byl vskutku vysoký. Po změně podmínek, na přelomu osmdesátých a devadesátých let minulého století, došlo postupně ke kolapsu zde zavedených výrob. Továrny byly uzavírány a místo nich začaly vyrůstat bloky obytných domů, nákupní střediska, nachází se zde též O2 aréna. Tyto postupné změny vyvolaly problémy, které vyústily až do velké investiční akce za účelem přestavby svážného pahrbku.

Železniční stanice Praha-Libeň byla přizpůsobena potřebám v době poslední rekonstrukce. Provoz v současné podobě byl spuštěn v roce 1978. Stanice je vybavena jedním svážným pahrbkem se spádovištním zařízením KOMPAS. Kvůli nedostatku místa je kolejiště uspořádané s vjezdovou a směrovou skupinou vedle sebe, směrové koleje slouží zároveň jako odjezdové, výtažné koleje jsou dvě: výtažná kolej A ve směru na Prahu-Běchovice se spádovištěm, výtažná kolej B v opačném směru, je podstatně kratší a bez svážného pahrbku. Směrových kolejí je 14, z nichž obvykle 2 jsou využity pro jiné účely, než pro řadicí práce. Kvůli omezené kapacitě kolejiště byla stanice využívána hlavně pro zpracování místní zátěže a pro vlakotvorbu přednostní, tedy v relativně menším objemu. Po ukončení provozu seřaďovacího nádraží Praha-Vršovice na konci minulého tisíciletí, se Praha-Libeň stala fakticky jediným „ranžírem“ v Praze.

Provoz se zde poté vyvíjel podobně jako celá nákladní železniční doprava. V současné době řadí libeňský „ranžír“ 25 dálkových skupin a 15 skupin místních. Protože počet skupin výrazně převyšuje „nabídku“ směrových kolejí, je nutné skupiny sestavovat postupně a v průběhu směny i několikrát operativně měnit určení kolejí. Tento nepoměr také přináší mimořádně velkou potřebu druhotného posunu. Nutné je

Vedoucí posunu Milan Křiváček při přípravě plošinových vozů na „ranžíru“ v Praze-Libni

též udržovat pobyt vozů ve stanici na co nejkratší době, aby nedošlo k jejímu zaplnění a kolapsu řadicích prací. Malý počet kolejí je určitou nevýhodou, oproti tomu výhodou je umístění stanice Praha-Libeň na křížení většího množství tratí, jakož i blízkost kontejnerového terminálu, do konce roku 2015 dokonce dvou kontejnerových překladišť. Požadavky na pružnou přístavbu vozů na nakládku kontejnerů vyvolávají také část problémů s nedostatkem kolejí, protože se na některých z nich drží zásoba, a to i přes obvyklé odstavování vozů v blízkém okolí. Před několika roky bylo rozhodnuto, že stanice Praha-Libeň bude zařazena mezi nejdůležitější seřaďovací stanice v podmínkách společnosti ČD Cargo. Toto rozhodnutí bylo dosti těsně svázáno s tím, zda se podaří vyřešit velmi ožehavý problém hlučnosti, který provoz spádoviště způsobuje.

Obyvatelé blízkých, nově obydlených domů se v některých případech podivovali nad hlukem, který seřaďovací nádraží způsobuje. Ačkoli byla železniční stanice na místě dříve, jsou lidé, kteří se snažili, a stále ještě snaží, hlučnost omezit. Vyzkoušeli různé postupy a různá omezení. Společnost SŽDC čelila žalobě, soudy se táhly, zpracovávaly se posudky, prováděla se měření hlučnosti. V době, kdy již působilo několik roků ČD Cargo, došlo dokonce k situaci, kdy se policisté přivolaní z důvodu rušení nočního hluku, dostavili na místo s úmyslem odvézt hlavního viníka, kterým se téměř vždy stal vedoucí posunu první zálohy. Postupně se spory o hluk dostaly do bodu, kdy nebylo jiné cesty, než snížit hlučnost, nebo provoz zásadním způsobem omezit. V té době ČD Cargo již deklarovalo zájem provoz zde udržet v nezmenšené míře.

SŽDC připravilo postupně několik variant opatření, které měly snížit hlučnost pod zákonem stanovené hranice. Nejjednodušší varianta spočívala ve výstavbě nové protihlukové stěny. Nejvýraznější hluková omezení by mělo přinést řešení, o jehož realizaci bylo nakonec rozhodnuto. Bude postavena nová, o něco vyšší a delší protihluková stěna na okraji kolejiště, celý úsek kolejí od svážného pahrbku přes kolejové brzdy až na začátek směrových kolejí bude úplně obnoven, a to včetně brzd a přestavníků. Počet kolejových brzd se navýší, aby bylo možné brzdit nižší intenzitou, ze stejného důvodu budou kolejové brzdy delší a brzdové trámce budou osazeny na obou kolejnicových pásech. V kolejových brzdách bude instalováno zařízení, nanášející na kola látku s účinkem snížení hlučnosti při brzdění, zejména vysokých tónů, které jsou lidskému sluchu nejnepříjemnější. V případě, že tato opatření nebudou dostatečná, budou v prostoru kolejových brzd umístěny nízké stěny z materiálu pohlcujícího hluk.

Významným prvkem rekonstrukce bude dosazení nového automatizovaného systému řízení spádoviště Modest – Marshall. Tento systém řízení spádoviště dokáže sám plně řídit provoz. V kolejišti budou instalovány prvky automatizace, jako je měření rychlosti a hmotnosti odvěsů apod. Na základě údajů z kolejiště a s ohledem na určenou směrovou kolej dokáže zařízení samo regulovat rychlost. Pouze zastavování vozů zůstane stále na posunovačích, neboť v rekonstrukci se nepočítá s rozšířením o brzdy s cílovým brzděním. Systém řízení spádoviště umí pracovat v plně automatickém režimu, v němž si údaje o odvěsech a směrových kolejích přebírá z tříděnky, nebo v režimu manuálního zadávání, ve kterém signalista do systému zadává údaje o směrových kolejích, na které mají jet jednotlivé odvěsy. Vždy je možné tyto režimy do určité míry kombinovat.

Přestavba tak velkého rozsahu bude náročná nejen na investiční prostředky, ale i na rozsah prací z hlediska času potřebného k úspěšnému provedení akce. Nyní je rozhodnuto, že dnem 4. září 2016 dojde k ukončení provozu na současném spádovišti, čímž se éra KOMPASU v Praze-Libni stane definitivně minulostí. Ke stejnému dni bude odkloněno velké množství dosud zpracovávané zátěže mimo stanici Praha-Libeň. Toto opatření je nutné, protože svážný pahrbek bude mimo provoz celý, zároveň bude vyloučen konec směrových kolejí přilehlý ke spádovišti. Posun bude možný ve velmi omezené míře z opačné strany, tedy na zhlaví vysočanském. V období přibližně do konce října budou vyměněny koleje, instalovány nové rychloběžné přestavníky, jakož i nové kolejové brzdy a jejich ovládání. Poté bude instalován nový systém ovládání spádoviště. Téměř měsíc po Štědrém dnu, přesně 22. ledna 2017, by měla být stavba definitivně ukončena a spádoviště uvedeno do zkušebního provozu. Krátká doba ladění parametrů by měla být dostatečná k tomu, aby poté mohla být zpracovávaná zátěž vrácena zpět do Prahy-Libně.

Období rekonstrukce svážného pahrbku bude velmi náročné, a to nejen pro libeňské zaměstnance. Většina odkloněné zátěže se bude náhradně zpracovávat ve stanici Kralupy nad Vltavou, kde budou přechodně vypomáhat i někteří zaměstnanci PP Praha-Libeň, provoz však bude poznamenán ve větším počtu stanic. Je nutné brát v úvahu také to, že po nějakou dobu bude trvat, než si zaměstnanci zvyknou na změněné podmínky v době rekonstrukce, a samozřejmě stejnou situaci očekáváme i v době započetí provozu nového spádoviště. Tato akce není posledním předpokládaným vylepšením provozních podmínek v Praze-Libni. V plánu je výstavba nové dvoukolejné trati ve směru na Prahu-Malešice. Vlaky v tomto směru musí nyní odjíždět křížem přes celou stanici, což je v době dopravní špičky osobní dopravy velký problém, který způsobuje běžně více než půlhodinová čekání. Výstavba nové tratě by byla velkou pomocí, její otázka je však nejistá, neboť není příznivě vnímána městskou částí. Bohužel se zatím do žádné investiční akce nepodařilo prosadit vybudování kolejové spojky, která by umožnila odjíždět ze skupiny nejdelších kolejí ve směru na východ a na jih. Možnost sestavovat dlouhé vlaky v těchto směrech tak zůstává do určité míry omezená. Také stáří a stav směrových kolejí nejsou příznivé a průběžně jsou vylučovány z provozu.

Jak bylo výše uvedeno, celá akce se realizuje kvůli potřebě snížit hlučnost spádoviště, protože je umístěno v prostředí obytných domů. Je možné, že podobný problém bude v brzké době nutné řešit i v jiných lokalitách. Ministerstvo zdravotnictví prosazuje přísnější pravidla pro hluk vydávaný seřaďovacími nádražími, zatímco Ministerstvo dopravy se jejich zpřísnění brání. Podoba hlukových limitů tak může poznamenat podobu a rozsah nákladní železniční dopravy do budoucna.

Text a foto: Martin Kašpar

Nové obchodní příležitosti

Říká se, že opakování je matka moudrosti a fotografie na titulní straně je pak nejlepší připomínkou toho, že i provozní zaměstnanci mohou výraznou měrou přispět k naplňování objemu tržeb prostřednictvím zjišťování a odhalování nových obchodních příležitostí na území, ve kterém působí.

Je to dáno tím, že mají možnost detailně poznat ve svém okolí činnost jednotlivých firem a podniků – potenciálních zákazníků.

Jak jsme již informovali v jednom z předchozích čísel Cargováku, zpracoval odbor podpory prodeje „Opatření č. 0026/2016 obchodního ředitele ČD Cargo, a.s.“, ve kterém je stanoven postup při zjišťování takových příležitostí a postup pro další nakládání s těmito podněty ze strany úseku obchodu, resp. provozu. **Podchycení a identifikace jakéhokoliv obchodního podnětu je proces otevřený pro kteréhokoliv zaměstnance akciové společnosti ČD Cargo**.

Pro podchycení podnětů ke zvýšení účinnosti nabídek ČD Cargo a pro zajištění procesu identifikace a zpracování obchodní příležitosti slouží sdílená tabulka. **Tato tabulka je umístěna na portále ČD Cargo v části „Tematické prostory/Profese“ pod názvem „Obchodní příležitosti ČD Cargo“ (http://portal.cdcargo.cz/tp/profese/op).** Do této tabulky je možné uvést jakýkoliv podnět, který by mohl znamenat přínos pro daného zákazníka a náleží do oblasti služeb, které může nabídnout ČD Cargo, zejména služby v železniční nákladní dopravě. Tabulka je pravidelně monitorována a vyhodnocována. Přístup do této tabulky mají vybraní zaměstnanci PJ, SOKV i GŘ uvedení v příloze 1 zmíněného opatření.

Řízením procesu nakládání s novými obchodními příležitostmi ČD Cargo je pověřen odbor podpory prodeje, který plní funkci „správce

obchodních příležitostí“. Zároveň také předkladatelům podnětů dává zpětnou vazbu.

Nedílnou součástí výše uvedeného opatření je motivační složka, tj. způsob, jakým akciová společnost ČD Cargo bude motivovat zaměstnance a oceňovat jejich přínos při identifikování nových obchodních případů.

Michal Roh

Představujeme jednotky organizační struktury ČD Cargo (7. část)

SOKV České Budějovice

Po červencové odmlce znovu zavítáme do jižních Čech a představíme čtenářům Středisko oprav kolejových vozidel (SOKV) České Budějovice.

Středisko oprav kolejových vozidel České Budějovice vzniklo 1. prosince 2007 jako jedna ze tří jednotek organizační struktury zabývajících se opravárenstvím a údržbou kolejových vozidel. Jeho podřízenou jednotkou je Opravna kolejových vozidel (OKV) Jihlava.

Ve správě SOKV České Budějovice bylo k 1. květnu 2016 celkem 104 elektrických a 112 motorových lokomotiv. K vlajkovým lodím budějovického depa patří interoperabilní lokomotivy řady 363.5, nejpočetněji je zastoupena řada 742 – celkem 66 strojů. Jako jediné SOKV mají budějovičtí ve stavu lokomotivy řady 709, 340 a 218. K posledním dvěma lokomotivním řadám se ještě vrátíme. SOKV České Budějovice je také poslední baštou provozních lokomotiv řad 749 a 751, které čas od času můžeme na zdejších tratích spatřit.

V areálu SOKV na adrese Novohradská 393, sídlí i provozní jednotka České Budějovice a zázemí zde mají i České dráhy, které zde odstavují a udržují některá vozidla používaná na tratích jihočeského kraje a v našem SOKV i zbrojí naftou.

V SOKV pracuje 245 zaměstnanců rozdělených na několik pracovišť. Provádí se zde běžná údržba (provozní ošetření) hnacích vozidel, periodické prohlídky malé EM a MM a rovněž vyvazovací opravy trakce 20 a 30 a také lokomotiv řad 111 a nově i 163. Zvláštní kapitolu představují rekonstrukce nebo spíše asi modernizace hnacích vozidel. Již v letech 2003 – – 2004 „vznikly“ v českobudějovickém depu 3 dvoufrekvenční lokomotivy řady 340 postavené z lokomotiv řady 240. Rekonstrukce byla provedena ve spolupráci s firmou Škoda Dopravní technika a důvodem k ní byla potřeba zabezpečit vozbu na nově elektrifikovaném přechodu Horní Dvořiště – – Summerau v elektrické trakci, následně pak i na přechodu České Velenice – Gmünd. Druhou, nově vzniklou lokomotivou je stroj 218.028 – dvouzdrojová lokomotiva vzniklá rekonstrukcí starší lokomotivy řady 210. Určena je pro dopravu manipulačních vlaků na elektrifikovaných tratích, kde však mohou být i nezatrolejované manipulační koleje nebo vlečky. V současné době finišují v SOKV práce na zprovoznění druhé lokomotivy.

Ve správě SOKV České Budějovice jsou i jedny z nejmodernějších lokomotiv ČD Cargo, „esa“ řady 363.5. **Foto: Michal Roh ml.**

Neméně důležité jsou opravy nákladních vozů prováděné celkem na třech pracovištích. Běžné opravy vozů jsou prováděny na odstavných kolejích, pro provádění technických kontrol, revizí a rekonstrukcí plechových podlah vozů je určena část jedné z hal. Třetí, neméně významné, pracoviště oprav nákladních vozů je dislokováno v Jihlavě. Samostatnou skupinu zaměstnanců představují tzv. pomocné provozy, kam patří např. dozorci depa nebo výhybkáři. Mimochodem všechny důležité výhybky v kolejišti jsou přestavovány dálkově z ústředního stavědla. Pracovníci pomocných provozů jsou spolu se strojmistrem jedinými pracovišti, kde je nepřetržitý provoz nutný pro zajíždění nebo naopak vystavování lokomotiv z depa. V SOKV je také umístěn nehodový jeřáb a pojízdná dílna MAN s trvalou pohotovostí. Pojízdná dílna disponuje i prostředky k nakolejování vozidel, k větším nehodám pak vyjíždí nehodový jeřáb. Tyto služby si samozřejmě může objednat i jakýkoliv další subjekt.

Všechny důležité výhybky kolejiště SOKV jsou přestavovány centrálně.

SOKV České Budějovice je vybaveno nejmodernějšími technologiemi. Jmenovat můžeme např. tenzometrickou váhu k seřizování kolových tlaků, jejíž instalací se výrazně snížily náklady na tuto činnost nebo podúrovňový soustruh. Samozřejmostí je vodní odpor ke zkoušení lokomotiv a defektoskopické středisko. Z investic, které byly v posledních letech v SOKV České Budějovice realizovány můžeme jmenovat např. vybudování čistírny odpadních vod nebo dokončení rekonstrukce topného systému. Ta započala již před 20 lety a nyní má SOKV zateplené objekty, stejně jako moderní technologii ovládání topení. Dnes je potřeba jen cca 15 % příkonu oproti minulosti.

V brzké době by měla být dokončena druhá z dvouzdrojových lokomotiv řady 218.

Zlepšuje se i pracovní prostředí zaměstnanců, např. v halách byly dokončeny nové podlahy, probíhá postupná rekonstrukce osvětlovacích systémů. Pro odstranění namáhavější fyzické práce se postupně rozšiřuje vybavenost zvedáky, jeřáby, násobiči momentu apod. Významnou investicí bylo i dokončení ohrazení areálu SOKV, které spolu se strážní službou výrazně snížilo krádeže materiálu např. z odstavených lokomotiv.

Ředitelem SOKV České Budějovice je Ing. Karel Princ

Ing. Karel Princ se narodil v roce 1953. Vystudoval Střední průmyslovou školu v Českých Budějovicích, obor strojní, poté Vysokou školu dopravy a spojů v Žilině, obor provoz a údržba drážních vozidel. V roce 1977 nastoupil do lokomotivního depa České Budějovice, kde po úvodní praxi postupně pracoval jako inženýr pro školení, inženýr pro opravy, vedoucí oprav a naposledy jako technický náměstek. Do společnosti ČD Cargo, a.s., přešel na pozici vedoucího oprav. Ředitelem SOKV byl jmenován v září 2013. Karel Princ se domluví rusky a anglicky. Je ženatý, má dvě děti, dnes už dospělé. K jeho koníčkům patří turistika a hory.

Řediteli SOKV České Budějovice jsme položili dvě otázky:

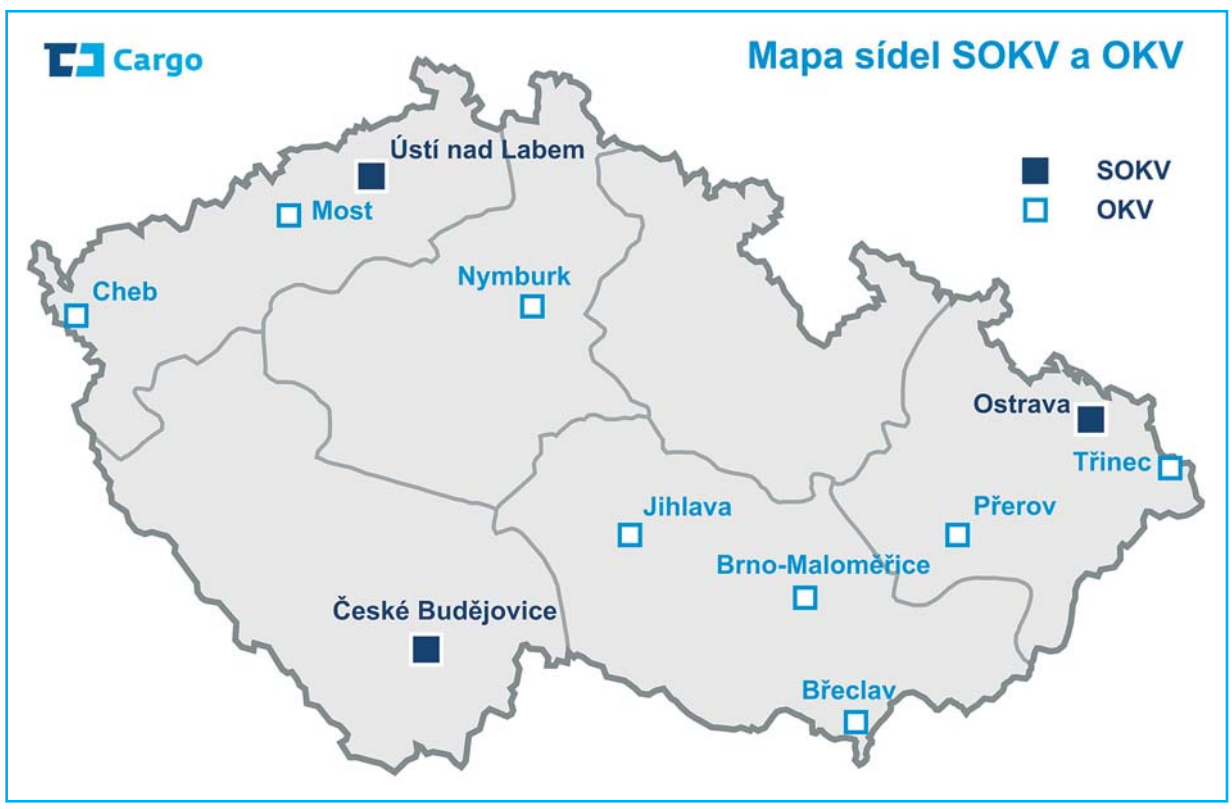
Co považujete za největší „devizu“ vašeho SOKV?

Jestli se něčím můžeme skutečně chlubit, pak je to prací našich elektroniků. Ti byli zmíněni již v souvislosti s „výrobou“ lokomotiv řady 218, kdy u nás v SOKV dokážeme v počítači navrhnout polovodičové desky a po jejich výrobě je podle našeho projektu osazujeme do lokomotiv. Naši elektronici úspěšně spolupracují se SŽDC při řešení měření spotřeby elektrické energie nebo vlakových zabezpečovačů. Začínáme se etablovat i v oblasti ETCS. V této souvislosti si musím povzdechnout, že dnes je velkým problémem sehnat kvalitní lidi, a to jak do dělnických profesí, tak na pozice, kde už dnes potřebujeme vysokoškolsky vzdělané odborníky, např. pro elektroniku.

Jaký nejpalčivější problém nyní řešíte?

Záležitostí, která nás v tuto chvíli trápí, je rozhodování o prodeji ploch v majetku ČD, na kterých je v současné době umístěno jedno pracoviště opravny nákladních vozů. Jedná se o plochy směrem k osobnímu nádraží. Existují úvahy, a nutno dodat, že správné, že by se v této lokalitě mělo vybudovat odstavné nádraží pro soupravy osobních vlaků končících v Českých Budějovicích, podle jiných úvah by plocha měla být zastavěna budovami. Opravna nákladních vozů by se pak musela přesunout na seřaďovací nádraží. To by na jednu stranu znamenalo zjednodušení technologie pro přístavbu vozů do opravny i zkrácení doby potřebné na opravu, na druhou stranu by si to vyžádalo značné investice až 100 mil. Kč.

Text a neoznačené foto: Michal Roh
Mapa: Milan Koska



Personální pracoviště

V Českých Budějovicích je personální pracoviště společné nejen pro PJ, ale i pro SOKV, a jeho pracovnice tak byly i s fotografií představeny v čísle 2/2016. Paní Ing. Hanu Fraňkovou (mobil 725 905 488) a paní Elišku Křížovou (724 500 168) najdete v budově SOKV (Novohradská 393, České Budějovice) ve dveřích 108 v 1. patře. V případě e-mailové komunikace doporučujeme využít zástupné e-mailové schránky O10persCBEPJ@cdcargo.cz.

Představujeme profese ČD Cargo (18) – ekolog

Představení dnešní profese je trochu specifické, neboť do zaměstnání 21330 Ekolog jsou zařazeni jen dva zaměstnanci (jeden muž a jedna žena), kteří jsou součástí aparátů SOKV. Mzdově jsou zařazeni ve smluvní mzdě, s průměrným výdělkem 30 000, – Kč měsíčně.

Hlavním obsahem jejich činností jsou:

- provádění výzkumů, testů, analýz a sbírání vzorků s cílem identifikovat nepříznivé vlivy na životní prostředí a doporučit metody jejich prevence, kontroly a nápravy,
- vyhodnocení dopadů stávajících činností, procesů, látek, odpadů a hluku na životní prostředí,
- hodnocení, do jaké míry organizace splňuje státní a vnitřní ekologická nařízení a pokyny, zjišťování jejich porušení a stanovení vhodných nápravných kroků.

O profesi ekologa jsme si povídali s Ing. Jiřím Matouškem, zaměstnancem SOKV České Budějovice. Tento mladý muž začal svou profesní dráhu u ČD Cargo teprve nedávno, jako mechanik motorových lokomotiv (později bylo zaměstnání přejmenováno na opraváře kolejových vozidel). Oblast ekologie zajišťuje od dubna 2015 a nejen z jím dosažených výsledků je zřejmé, že ho práce baví a daří se mu.

Co to v praxi znamená být ekologem ČD Cargo?

Značnou část mojí práce tvoří jednání s úřady. Legislativa týkající se odpadů, vodohospodářství a ochrany ovzduší je poměrně složitá, nehledě k častým změnám, které musíme sledovat. Připravuji výkazy, kolik vyprodukuje SOKV odpadů. Myslet si, že ostře hlídaný je jen nebezpečný odpad je nesmysl, stejně zodpovědně se musejí připravovat i výkazy týkající se ostatního odpadu. Provádíme také školení týkající se hospodaření s odpady a jsem hrdý na to, že dnes už je pro většinu zaměstnanců SOKV samozřejmostí třídění odpadů, to dříve nebylo.

Další velká množina činností souvisí s vodohospodářstvím. Máme vlastní čistírnu odpadních vod a musím říci, že je velice účinná. Hodnoty ropných látek vypouštěných do kanalizační sítě jsou dnes téměř neměřitelné. Byla to tedy výborná investice. Na starosti mám však i celou řadu dalších činností – zajištění sekání trávy v areálu SOKV, postřik kolejiště proti plevelu apod.

Zúčastňujete se také šetření mimořádných událostí?

Ano, spolupracuji při šetření mimořádných událostí zejména s drážními hasiči. Při velkých únicích nebezpečných látek pak i s dalšími orgány. To, zda je únik velký nebo malý nezáleží jen na množství uniklé látky, ale i na její nebezpečnosti – jiné je to u olejů, jiné u nafty apod. Vše se musí zdokumentovat, včetně pořízení fotografií, o úniku látek musím napsat hlášení. Českou republiku máme s kolegy ekology rozdělenou do tří oblastí, proto se při řešení mimořádných událostí podívám i poměrně daleko od sídla SOKV. V nedávné době jsme vyšetřovali únik ropných látek z lokomotivy v okrese Beroun atd. Naštěstí, a doufám, že to nezakřiknu, jsem za dobu svého působení v SOKV nemusel řešit žádný závažnější únik nebezpečných látek.

Co se Vám na práci ekologa líbí?

Ekologii jsem vystudoval na Jihočeské univerzitě v Českých Budějovicích a jsem rád, že jsem mohl postupně využít všechny teoretické znalosti. Praxe je nade vše. Jsem také rád, že nemusím jen sedět v kanceláři, ale značnou část své pracovní doby trávím přímo v provozu.

Text: Věra Drncová
Michal Roh
Foto: Michal Roh

Členství ČD Cargo v zájmových organizacích (14)

V dnešním závěrečném dílu seriálu o členství ČD Cargo v zájmových organizacích si shrneme obsah předcházejících dílů.

Mezi ty nejznámější (a v některých případech i nejstarší) organizace mezinárodního charakteru, které jsme

si v prvních dílech představili, patří **UIC** – Mezinárodní železniční unie, **CIT** – Mezinárodní železniční přepravní výbor, **CER** – Společenství evropských železnic a manažerů infrastruktury a **OSŽD** – Organizace pro spolupráci železnic. Tyto organizace mají společný cíl, podporovat spolupráci mezi zúčastněnými dopravci. Velmi důležitá je jejich koordinační role při sjednávání legislativních a dalších podmínek přeshraniční spolupráce. V rámci těchto organizací dochází k výměně informací, zkušeností, pravidelně jsou pořádány odborné semináře a setkání. K mladším organizacím patří **CCTT** – Koordinační výbor pro transsibiřské přepravy a **FTE** – – Evropské sdružení železničních dopravců. První z organizací sdružuje společnosti rozvíjející přepravy po Transsibiřské magistrále, druhá pak koordinuje a zastřešuje mezinárodní plánování kapacit.

České organizace, v kterých ČD Cargo působí, mají také velmi různorodý charakter. Členstvím v nich je pokryta téměř celá škála našich činností, ať už z oblasti lidských zdrojů, účetnictví, financí, auditu nebo samotné dopravy a přepravy. Jsme členy Svazu spedice a logistiky, Svazu dopravy České republiky, Českého institutu interních auditorů, Asociace bezpečnostních poradců a znalců, People Management Fora, České Asociace Treasury a v předešlém díle představeném Institutu certifikace účetních.

ČD Cargo se svým zapojením v zájmových organizacích dostává do širšího povědomí jak mezinárodních železničních dopravců, tak i svých zákazníků a spolupracujících firem. Prostřednictvím organizovaných setkání členů jednotlivých organizací je možné stále udržovat kontakt např. s dalšími odborníky na danou problematiku. Mimo jiné mohou členové některých organizací získat i certifikaci své odborné způsobilosti.

Naši kolegové, kteří nás v uvedených organizacích zastupují a reprezentují, měli v seriálu příležitost přiblížit nám svoji činnost a význam těchto členství. Myslíme, že se nám to společně podařilo.

Michala Bílková

Personální oddělení odpovídá

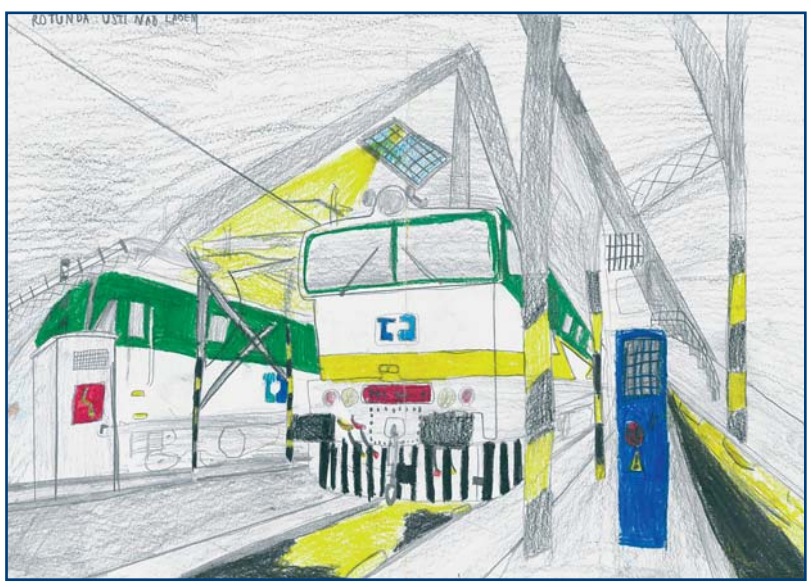
V této rubrice si dovolím prezentovat příběh, který se skutečně stal a v dnešní uspěchané době si zaslouží naši pozornost.

Na ředitelství SOKV Ústí nad Labem se obrátil pan Gregor z Mariánských Radčic (u Litvínova) se žádostí, zda by nebylo možno jeho desetiletému synovi, který je zapáleným železničním fandou, umožnit zblízka prohlídku lokomotivy.

A protože v SOKV mají srdce na svém místě a uměli se sžít s tímto přáním, žádosti bylo vyhověno! Nejen z bezpečnostních důvodů, ale i s odborným výkladem, tak jednoho krásného dne provázel technik oprav SOKV, desetiletého Vašíka Gregora a jeho tatínka při prohlídce pracoviště rotundy.

Velkým a dojemným překvapením byl dopis přímo od Vašíka doručený do SOKV! Za použití našich firemních barev v dopisu za prohlídku děkuje a přidal i namalované obrázky, ze kterých je zřejmé, že si prohlídku nesmírně užil! Touto cestou Vašíka i jeho tatínka všichni moc zdravíme a děkujeme nejen za krásné obrázky. Doufáme, že se s ním brzo zase uvidíme – třeba v době, kdy se bude rozhodovat, čím by chtěl v životě být, a kde by chtěl pracovat!

Bc. Věra Drncová



Přepravy řeziva z Retzu do Magdeburku

V polovině června byly přes naše území zahájeny přepravy skupin vozů ložených řezivem z dolnorakouského Retzu do labského říčního přístavu v Magdeburku. Jde o velmi zajímavý příklad toho, kdy se ČD Cargu a české železnici vůbec podařilo získat tranzitní přepravu, až dosud po dlouhá léta realizovanou mnohem delší trasou přes Vídeň a Pasov.

Městečko Retz leží na rakouské straně hranic nedaleko Znojma, a dřevozpracující závod Holzindustrie Maresch je zde jak velmi významným průmyslovým podnikem a zaměstnavatelem, tak i jedním z nejdůležitějších zákazníků železnice. Do Retzu míří velké objemy surového dřeva nejen z Rakouska, ale i ze Slovenska, České republiky a dalších zemí. Pro železniční hraniční přechod Znojmo – Retz se jedná o zdaleka nejvýznamnější komoditu. Naopak dovoz z Rakouska je přes tento hraniční přechod dlouhodobě slabší a nové přepravy řeziva zde představují zajímavé oživení.

Historie firmy Holzindustrie Maresch sahá až do roku 1928, kdy Karl Maresch založil v nedalekém Niederfladnitz (leží na místní dráze Retz – – Drosendorf) první pilu. V roce 1969 firmu převzal zeť původního majitele, pan Ernst Schlögl, ale teprve v roce 1995 byla zahájena výstavba dnešního závodu v Retzu, který postupně ve druhé polovině 90. let dvacátého století zahájil provoz a plnou výrobu řeziva. Jedná se tedy o nový a moderní závod s přímým vlečkovým napojením na hlavní železniční trať Vídeň – – Znojmo. To umožňuje významnou část surovin i produkce přepravovat po ekologicky šetrné železnici. Zajímavostí je, že původní pila v Niederfladnitz stále funguje, a se zhruba třiceti zaměstnanci vyrábí na zakázku především dřevostavby a jejich součásti. Rozvoj závodu v Retzu v posledních dvaceti letech jasně dokumentuje koncentraci výroby řeziva v Evropě, která je pochopitelně provázena postupným zánikem malých pil se všemi negativními dopady. Tento trend se v uplynulých letech nevyhnul ani České republice, kdy zánik malých producentů dřeva provázela i výrazná změna zbožových toků této komodity, včetně spíše negativních dopadů na objem železničních přeprav.

Zásilka šesti vozů, ložených řezivem z Retzu do Magdeburku, projíždí 21. července 2016 stanicí Praha-Libeň.

Významným aspektem popisované železniční přepravy je její přetrasování mimo Pasov přes Českou republiku, na hraniční přechod Děčín – – Bad Schandau. Mezi těmito dvěma variantami tranzitu mezi jihovýchodní Evropou a Rakouskem na jedné straně a Německem a severozápadní Evropou na straně druhé, panuje léta trvající ostrý konkurenční boj. Každá z obou tras má svoje výhody i nevýhody. Určit, která z nich je vhodnější či méně vhodná je prakticky nemožné. Mezi nevýhody trasy přes Českou republiku patří dva hraniční přechody místo jednoho. To by sice v Schengenském prostoru nemělo teoreticky znamenat vážný problém, nicméně realita evropské (nákladní) železnice 21. století je stále taková, že hraniční přechod znamená komplikace a potenciální ohnisko provozních problémů. Na druhou stranu je trasa přes naši republiku mnohdy výrazně kratší než přes Německo a s postupným odstraňováním přeshraničních těžkostí se stává stále více konkurenceschopná k trati kolem Dunaje.

Přepravované řezivo je v Magdeburku zpracováváno firmou Nordlam, která z něho vyrábí lepené vrstvené dřevěné nosníky prodávané pod obchodní značkou Glulam. Nově získané přepravy řeziva, tedy zboží s poměrně vysokou přidanou hodnotou, lze považovat za významný úspěch nejen komodity dřevo a papírenské výrobky, ale i celého ČD Cargo.

Text a foto: Martin Boháč

Mimořádné události na železnici (2)

Z předběžných výsledků za rok 2015, kdy evidujeme vznik celkem 218 MU, je možné konstatovat, že ve srovnání s rokem 2014 došlo k nárůstu celkové vzniklé škody o cca 16 milionů Kč.

V roce 2014 celková škoda z MU činila 81 883 034,– Kč a v roce 2015 je tato škoda odhadována ve výši 97 376 557,– Kč. Škody vzniklé z odpovědnosti ČD Cargo, a.s., budou výrazně vyšší než v roce 2014 a již dnes z uzavřených MU je patrný nárůst o více než 12 milionů Kč. Z viny ČD Cargo, a.s., je vzniklá škoda odhadnuta ve výši 48 692 713,– Kč.

Za dobu existence naší společnosti se nám bohužel nevyhnuly i mnohé závažné nehody mající velký finanční dopad na ekonomický vývoj. Výše vzniklé škody z MU v roce 2015 byla výrazně ovlivněna vznikem dvou závažných nehod, kdy u každé samostatně škoda přesahuje částku 22 milionů Kč.

Z pohledu následků i samotné příčiny vzniku je v roce 2015 nejvýznamnější MU kategorie A1, která se stala dne 28. 3. 2015 mezi žst. Velké Žernoseky a žst. Litoměřice dolní nádraží, kdy na 1. traťové koleji došlo v km 411,153 ke srážce dvou vlaků nákladní dopravy dopravce ČD Cargo, a.s. Vlak Nex 148359 projel kolem návěsti „Stůj" na odjezdovém návěstidle S1 v žst. Velké Žernoseky, řízl výhybku č.1 a na trati se čelně srazil s vlakem Pn 53668. Odpovědnost za vznik má zaměstnanec ČD Cargo, a.s., PJ Ústí nad Labem ve funkci strojvedoucí. Škoda vzniklá z této MU je 26 337 931,– Kč.

Všechny závažné nehody, nehody a ohrožení podléhají rovněž šetření a dozorování Drážní inspekcí, jakožto státním orgánen zřízeným ze zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, který provádí zjišťování příčin a okolností vzniku závažných nehod v drážní dopravě a nehod a ohrožení stanovených prováděcím předpisem. Součástí postupů šetření tohoto správního úřadu je i výkon státních dozorů. V roce 2015 vykonala Drážní inspekce u ČD Cargo, a.s., celkem 33 státních dozorů souvisejících s MU. V šesti případech byly zjištěny nedostatky, ke kterým byla přijata opatření.

Adekvátní opatření se pak musí přijímat ke každé MU, za kterou má odpovědnost ČD Cargo, a.s., zvláště pak při odpovědnosti konkrétního zaměstnance. Z jistého pohledu nebezpečnosti jsou ostře sledovány MU, které jako svoji příčinu mají nerespektování návěstí zakazujících jízdu drážních vozidel. Dokladem toho je výše uvedená závažná MU ze dne 28. 3. 2015. V roce 2015 evidujeme celkem 25 MU s uvedenou příčinou.

Z celkové statistiky je zřejmé, že při MU v roce 2015 bylo usmrceno 23 osob a 17 jich bylo zraněno. K usmrcení osob došlo z důvodu jejich pohybu v zakázaném pásmu dráhy nebo při střetnutí na železničních přejezdech. Při výkonu služby došlo ke zranění celkem 5 zaměstnanců ČD Cargo, a.s. Vykolejilo 14 hnacích drážních vozidel (všechny v majetku ČD Cargo, a.s.) a 58 železničních vozů (z toho 31 vozů držitele ČD Cargo, a.s.). Poškozeno pak bylo celkem 102 hnacích drážních vozidel (z toho 88 v majetku ČD Cargo, a.s.) a 68 železničních vozů (z toho 44 vozů držitele ČD Cargo, a.s.).

Celkový pohled na vývoj nehodovosti je ovlivněn především následky MU a zejména pak výší vzniklé škody. Proto jsou přijímána opatření směrem ke zpřísnění kontrolní činnosti, k důslednému projednávání zjištěných porušení technologické kázně, ale také i náhrad škod. To vše s cílem snížit škody vzniklé ČD Cargo, a.s., z mimořádných událostí.

Na závěr by se hodilo říci, že kdo nic nedělá, nic nezkazí, ale to je v případě podnikání v železniční dopravě holý nesmysl. Je tedy na místě vyzvat všechny zaměstnance k důslednému dodržování všech stanovených pravidel pro bezpečné provozování drážní dopravy a bezpečné provozování dráhy, a tím maximálně minimalizovat nebezpečí vzniku jak MU, tak i ostatních škodních událostí.

Jan Hnilica

Soutěžíme s NN

NN pojišťovna a penzijní společnost vyhlašuje pro zaměstnance ČD Cargo již tradiční soutěž, která se uskuteční od 1. do 30. září 2016.

Pro zaměstnance společnosti ČD Cargo, a.s., jsou k dispozici na adrese www.nn.cz/cdcargo veškeré informace k produktům NN Životní pojišťovny, na které zaměstnavatel přispívá měsíčně 750,– Kč (dle IN PERs-34-B-2009 Poskytování příspěvků na životní pojištění) a najdete zde i kompletní pravidla soutěže.

Jak soutěžit?

Soutěže se může zúčastnit každý zaměstnanec ČD Cargo, který má, anebo bude mít, ke dni **30. září 2016 aktivní smlouvu** životního pojištění či penzijního spoření s příspěvkem zaměstnavatele a je zaregistrován na **klientském webovém portálu** Moje NN (www.mojenn.cz).

K registraci potřebujete pouze číslo smlouvy, máte-li u NN více smluv, použijte tu, na kterou Vám zaměstnavatel přispívá.

Co můžete vyhrát!

Hlavními výhrami jsou poukazy od cestovní kanceláře Čedok a obdrží je tři zaměstnanci naší společnosti. Jedná se o poukazy na zájezdy v hodnotě 15 000,– Kč, 10 000,– Kč a 8 000,– Kč.

Výherci budou určeni na základě losování, které bude probíhat za účasti losovací komise složené ze zástupců NN Životní pojišťovny a společnosti ČD Cargo. Slosování o hlavní výhry proběhne po ukončení soutěže. Výherci budou ihned kontaktováni zaměstnavatelem.

Novinka:

Poradci NN vám nově můžou pomoci i v oblasti pojištění domu, domácnosti, automobilu, odpovědnosti za škodu a cestovního pojištění.

Všem účastníkům soutěže přeji hodně štěstí!

Bc. Věra Drncová
Vedoucí personálního oddělení
O10/1 GŘ ČDC

Mezinárodní aktivity ČD Cargo

Mezinárodní aktivity společnosti ČD Cargo zahrnují celou škálu činností, mezi nimiž je kladen důraz na aktivní členství v mezinárodních organizacích, spolupráci s partnerskými železnicemi, koordinaci mezinárodních projektů, účast a organizaci konferencí s cílem zvýšit vzájemnou informovanost a podpořit výměnu zkušeností i tvorbu kontaktů.

V kostce lze říci, že mezinárodní aktivity podporují a rozvíjejí obchodní potenciál ČD Cargo. O některých významných událostech z prvního pololetí letošního roku byly na stránkách Cargováku zveřejněny samostatné články, nyní přinášíme zkrácený přehled těch dalších, které by neměly být opomenuty.

Jihokorejská delegace představitelů státní správy orientujících se na rozvoj dopravy mezi střední Evropou a Asií navštívila centrálu ČD Cargo 1. dubna 2016. Při prezentaci společnosti byly ředitelem odboru podpory prodeje panem Michalem Rohem zodpovězeny i specifické dotazy týkající se výlukových činností nebo formy sociálního vyjednávání.

Foto: Michala Bílková

23. května 2016 došlo ke slavnostnímu podpisu **Memoranda o spolupráci mezi ČD Cargo a Litevskými železnicemi**. Na akci vystoupil i premiér Litevské republiky Algirdas Butekvičius, možnosti ČD Cargo zde prezentoval předseda představenstva Ivan Bednárik. Memorandum mimo jiné předpokládá zřízení společné pracovní skupiny, která připraví zasilatelskou smlouvu a rozvine projekty zaměřené zejména na intermodální přepravy. Zřetel bude kladen na rozvoj koridorů, jmenovitě RFC 8, vyšší zapojení mořského přístavu Klaipeda a moderního překladiště v Kaunasu.

Foto: Rostislav Horák

Start další spolupráce s čínskými partnery se konal v pátek 24. června 2016, kdy předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik podepsal smlouvu o strategické spolupráci se společností Zhengzhou International Hub Development and Construction Co., Ltd. Dokument upravuje podmínky spolupráce se zaměřením např. na rozvoj železničních kontejnerových přeprav nebo logistických center.

Vedle spolupráce s partnery v rámci EU je nutné vyzdvihnout i výrazné zkvalitnění renomé ČD Cargo mezi státy a železnicemi OSŽD. Poslední červnový týden zorganizovala naše společnost jednání k Mezinárodnímu tranzitnímu tarifu (MTT), jehož jsme členem. Z 15 států bylo přítomno 13 delegací. Vysoká kvalita zajištění a průběh jednání byly oceněny například i děkovným dopisem předsedy výboru OSŽD panem Taduszem Szozdou.

Foto: Michal Vítěz

Foto: Michala Bílková

Ani vztahy se „západními“ státy a partnery nejsou zanedbávány. Ve středu 15. června proběhla za účasti belgického velvyslance v Praze, na řece Vltavě společná akce tří významných partnerů. Přístav v Antverpách, belgický dopravce B Logistics a ČD Cargo prezentovali svým zákazníkům nové strategické spojení mezi Českou republikou a přístavem Antverpy.

Vedením společnosti jsou podnikány **strategické kroky pokládající základ dlouhodobé prosperity ČD Cargo**. V tomto směru lze zmínit Memorandum o vzájemné spolupráci mezi ČD, ČD Cargo a SŽDC podepsané dne 22. června 2016 předsedou představenstva ČD Cargo, Ivanem Bednárikem, předsedou představenstva ČD Pavlem Krtkem, členem představenstva ČD Romanem Štěrbou a generálním ředitelem SŽDC Pavlem Surým.

Memorandum o vzájemné spolupráci se týká zkvalitňování železniční infrastruktury a zrychlení železničního spojení Praha – Mnichov přes hraniční přechod Česká Kubice – Furth im Wald.

Taktéž **monitorování bruselské železniční agendy**, která má v konečném důsledku významný dopad na podmínky provozování drážní dopravy v Evropské unii, není zanedbáváno. Jako příklad lze jmenovat seminář věnující se hluku ze železniční, zejména nákladní dopravy, který se uskutečnil 16. června 2016 v Bruselu. Všechny dotčené složky ČD Cargo jsou dále interně informovány.

Text: Michal Vítěz

Ze zahraničí

RUSKO - ČÍNA

Strategická dohoda o spolupráci

25. června 2016 došlo k podpisu komplexní strategické dohody o spolupráci mezi RŽD a Čínskými drahami. Za přítomnosti prezidentů obou zemí ji v Pekingu podepsali nejvyšší představitelé zmiňovaných drah. Projekty se budou rozvíjet v rámci Euroasijské ekonomické unie a pásu ekonomik Hedvábné stezky. Důraz je kladen na zlepšení technických parametrů mezinárodních koridorů (zejména pak rychlost vlaků), zkvalitnění a zrychlení na hraničních přechodech i přilehlé infrastruktuře. Dohoda se týká i optimalizace kontejnerových přeprav, usnadnění přeprav pošty a e-commerce. Smlouva řeší také otázky bezpečnosti zboží, tvorbu atraktivních tarifů či spolupráci v oblasti vědy a inovací.

SLOVENSKO

Certifikát AEO

ZSSK Cargo chce do konce roku 2016 získat status oprávněného hospodářského subjektu AEO (Authorised Economic Operators). Tento certifikát, jehož držitelem je již řadu let i ČD Cargo, indikuje, že jeho držitel je bezpečným článkem mezinárodního logistického řetězce a že je prověřený ze strany celních orgánů. Záměr získání certifikátu souvisí s novým Celním kodexem unie a prováděcími nařízeními k tomuto kodexu.

Rekonstrukce širokorozchodné tratě

Komplexní rekonstrukce železničního svršku, rekonstrukce železničního přejezdu a obnova hydroizolace na celkem třech mostech mezi stanicemi Maťovce ŠRT a Vojany ŠRT byla zahájena 2. května a trvala do konce července 2016. Tato rekonstrukce si vyžádala celou řadu výluk, včetně několika nepřetržitých. I přes nepříznivé omezení dopravy, byly všechny suroviny z Ukrajiny pro US Steel Košice přepraveny včas a v požadovaných objemech.

Michal Roh
Michal Vítěz

Kariéra u nás

Co je kariéra? Kariéra je profesní dráha jedince, ať už celoživotní nebo i určité části jeho života. Začíná v okamžiku, kdy vstoupí na pracovní trh a pokouší se tam získat určitou prestiž. Růst prestiže v povolání ovlivňuje zároveň jeho sociální postavení, a tím i jeho roli ve společnosti. Zkráceně řečeno, kariérou každého našeho zaměstnance je i jeho zaměstnání u ČD Cargo.

Při vzniku společnosti ČD Cargo k 1. 12. 2007, bylo personálním vkladem převedeno od ČD, a.s., 12 105 zaměstnanců. K 1. 8. 2016 je v ČD Cargo 7 037 kmenových zaměstnanců (v tzv. hlavním pracovním poměru), což znamená za dobu existence společnosti – – v průběhu necelých 9 let – snížení o 5 068 zaměstnanců.

Dovolím si připomenout něco málo statistiky ze zdroje Ministerstva práce a sociálních věcí:

K 30. 6. 2016 evidoval Úřad práce ČR celkem 384 328 uchazečů o zaměstnání a celkem 133 939 volných pracovních míst. Jejich počet byl o 4 885 vyšší než v předchozím měsíci a o 36 956 vyšší než v červnu 2015. Na jedno volné pracovní místo připadalo v průměru 2,9 uchazečů, z toho nejvíce v okresech Karviná (13,8), Ústí nad Labem (11,7), Chomutov (10,8), Sokolov (8,0), Bruntál (7,6), Jeseník (6,7), Hodonín (6,5), Most a Znojmo (shodně 6,4). V mezinárodním srovnání měla Česká republika, podle výsledků za květen, nejnižší nezaměstnanost v Evropské unii.

A přesto, že na jedno volné pracovní místo připadne x uchazečů (různé dle regionů), nedaří se nám v ČD Cargo volná pracovní místa obsazovat. Většina uchazečů o zaměstnání zřejmě vůbec neví „do čeho“ jde, a tak jich velká většina končí již ve zkušební době.

Podle informací od ředitelů jednotlivých JOS je nedostatek zaměstnanců zařazených jako strojvedoucí, posunovač, provozní zámečník, elektromechanik, soustružník kovů, svářeč a opravář kolejových vozidel.

Nejen s ohledem na předpokládaný důchodový věk našich zaměstnanců musíme do 31. 12. 2016 počítat s personální potřebou přibližně 150 zaměstnanců, kteří by měli včas a řádně projít vstupními lékařskými prohlídkami, ale také musí být odborně způsobilí a tím řádně připraveni k výkonu svých pracovních povinností v rámci zajištění provozu konkrétních pracovišť.

V uplynulých týdnech jsme na personálním oddělení O10/1 GŘ začali velmi aktivně řešit problematiku chybějících zaměstnanců v provozu. Současný trh práce nás nutí k zajištění aktivnějšího a cíleného náboru nových zaměstnanců. První vlaštovkou bylo zpracování prezentace náborového spotu a zadání tisku náborových letáků, které byly použity v rámci 17. ročníku Czech Raildays v Ostravě. O této náborové akci se psalo v minulém čísle Cargováku.

Se spoluprací musíme oslovit nejen úřady práce, ale aktivně se zúčastnit i tzv. trhů práce, které jsou regionálně pořádány právě úřady práce. Předpokládáme i návštěvy škol a odborných učilišť, kde zatím můžeme nabídnout jen základní informace o možnosti zaměstnání, prezentovat ČD Cargo jako významného zaměstnavatele, ale rádi bychom studentům nabídli více. S ostatními kolegy z odboru lidských zdrojů vzájemně konzultujeme a připravujeme návrh materiálu, kterým chceme oslovit vedení společnosti se žádostí o podporu náboru, za existence určitých motivačních finančních a benefitních nabídek ze strany zaměstnavatele, a to nejen v případě nových zaměstnanců, ale i studentů. Upřednostňujeme motivační nabídky, které by pro ČD Cargo byly daňově uznatelným nákladem.

Dále se v oblasti zaměstnanosti a vzdělávání připravujeme na podání žádostí o zapojení do projektů, nejen v rámci čerpání z fondů Evropské unie.

V současné době intenzivně pracujeme na úpravě webových stránek ČD Cargo, konkrétně na obsahu odkazu Kariéra u nás. Pracujeme na jednotné grafice, naše nabídky práce se obsahově zpřehlední a přímo propojí s pracovními portály Jobs.cz a Práce.cz., a dokonce i s novým facebookovým profilem naší společnosti. Plně si totiž uvědomujeme, že v dnešní době je přímo nutností mladé lidi nejen oslovit, ale i komunikovat s nimi prostřednictvím sociálních sítí.

ČD Cargo, a.s., je největším železničním nákladním dopravcem v České republice a pátým železničním nákladním dopravcem v rámci celé Evropy, a tak doufáme, že díky našemu novému pojetí personální práce v oblasti náboru zaměstnanců budeme ČD Cargo prezentovat jako velmi dobrého zaměstnavatele, který umí být perspektivní a stabilní.

Bc. Věra Drncová

Železniční doprava na Islandu

Island se pro stále širší okruh Čechů stává turistickou destinací lákající především přírodními krásami, divokostí a v letním období pak také nezapomenutelnými bílými nocemi.

Ostrov je rozlohou sice větší než Česká republika, ale se svými 300 000 obyvatel a nerovnoměrnou hustotou osídlení (dvě třetiny populace žijí v oblasti hlavního města Reykjavíku) nabízí k návštěvě místa, kde na člověka takřka nenarazíte. Opravdovou exotikou jsou pak kamenné a písečné pouště, kaňony řek, opuštěné fjordy, sopky a lávová pole či ledovce, které pokrývají 11 % území. Termální projevy, vodopády či druhý nejstarší parlament na světě jsou pak islandskou „klasikou“.

Na Islandu není v současné době činný žádný privátní ani veřejný železniční systém. Na počátku 20. století se sice uvažovalo o výstavbě tratě z Reykjavíku do Selfossu (největší město na jihu ostrova), ale z plánů s ohledem na nepříliš husté osídlení, drsné prostředí a automobilovou konkurenci v roce 1931 definitivně sešlo. Neznamená to však, že by ostrov, kde se stýká euroasijská a severoamerická litosférická deska, byl železnicí zcela „nepolíben“.

Jsou zdokumentovány tři realizované železniční projekty: Nejmladší je spojen s výstavbou hydroelektrárny v Kárahnjúkar na počátku 21. století. Tři dieselové vlaky sloužily k dopravě lidí, betonu a zařízení pro těžbu. Avšak životnost systému byla omezena jen na dobu výstavby. Železnice je nyní uzavřena a většina vybavení se vrátila zpět do Itálie, odkud byla pronajata. Druhým projektem byla úzkorozchodná (600 mm) trať vybudovaná na farmě Korpúlfsstaðir v roce 1930. Železnice zde sloužila k dopravě materiálu po území farmy. Není známo, zda byla vybavena lokomotivami. Zaznamenán je pouze posun lidskou silou v podobě pracovníků farmy. V současnosti se zde nachází golfové hřiště. K nejznámějším islandským železničním projektům patří přístavní železnice v Reykjavíku, která byla provozována v letech 1913 – – 1928 a která sloužila k dopravě materiálu pro výstavbu přístavních hrází. Úzkorozchodná trať (900 mm) propojovala dva blízké kamenolomy. Byly na ní provozovány dvě parní lokomotivy vyrobené v Německu v roce 1890. Obě lokomotivy se zachovaly, jedna s názvem Pioner se nachází v národním muzeu, zatímco druhá s názvem Minør je vystavena pod širým nebem v přístavu (viz fotografie).

V budoucnu je plánována výstavba železničního spojení mezi letištěm v Keflavíku a 50 km vzdáleným Reykjavíkem. Vzhledem ke vzrůstajícímu počtu turistů je možné, že jednou i na Islandu bude existovat veřejná železniční doprava.

Text a foto: Michal Vítěz

Parním vlakem na akci Bezpečná Vysočina

V neděli 31. července 2016 se v rámci Telčského parního léta, zahrnutého do projektu Bezpečná Vysočina, uskutečnila jízda historického parního vlaku z Telče do Třeště a zpět. Součástí této akce byl ve stanici Třešť mimo jiné preventivní program zahrnující simulaci srážky vlaku s osobou, nehody automobilu na železnici a zásah složek IZS.

I přes nepřízeň počasí se akce určená nejen pro děti těšila velkému ohlasu. Zásah složek IZS byl simulován velmi reálně. Po srážce vlaku s automobilem, ve kterém zůstaly namaskované figurantky, přijela jako první hasičská jednotka a vzápětí dorazila na místo i záchranná služba. Aby mohly být osoby ve vozidle ošetřeny, museli je hasiči za pomoci hydraulických kleští dostat co nejdříve ven z vozu. Bohužel i přes velké nasazení hasičů a lékařů řidička automobilu nepřežila, a proto musela na místo přijet i pohřební služba. Dodejme, že projekt Bezpečná Vysočina koordinuje Kraj Vysočina.

Autentická simulace následků střetu silničního a železničního vozidla **Foto: Leona Pecková**

Parní vlaky s lokomotivou 310.093 se po trati mezi Kostelcem u Jihlavy a Slavonicemi proháněly do 14. srpna. Ale až do 15. září je ve vybraných dnech možné navštívit expozici o historii této železniční tratě v areálu depa v Telči. Hlavním organizátorem této akce byla Společnost telčské místní dráhy, partnery byly České dráhy, SŽDC a samozřejmě i ČD Cargo, které zajistilo návoz historické soupravy z Českých Budějovic do Kostelce u Jihlavy i zpětný odvoz. Jednalo se o velmi zdařilou propagaci železniční dopravy, včetně té nákladní.

Leona Pecková

Sympatické hostesky předávají za účasti místostarosty Dačic Bc. Miloše Nováka tričko ČD Cargo jednomu z dětských účastníků. **Foto: Libor Hájek**

Kulturní památka – stanice Martinice v Krkonoších

Zvláštní vlak z Rokytnice nad Jizerou s parní lokomotivou 310.0134 projíždí mezi mechanickými návěstidly na zhlaví stanice Martinice v Krkonoších.

16. července 2016 proběhlo v železniční stanici Martinice v Krkonoších slavnostní vyhlášení této stanice kulturní památkou, a to za účasti ministryně vlády České republiky paní Michaely Marksové, hejtmana Libereckého kraje pana Martina Půty, řady dalších osobností a především za velkého zájmu veřejnosti a železničních příznivců.

Největší zásluhu na vyhlášení této kulturní památky má Spolek železniční historie Martinice v Krkonoších a místní obecní úřad.

Stanice Martinice v Krkonoších byla původně součástí Rakouské severozápadní dráhy (ÖNVB), konkrétně úseku Velký Osek – Stará Paka – Trutnov – Poříčí, který byl zprovozněn v roce 1871. V roce 1899 přibyla odbočka do Rokytnice nad Jizerou.

Po 2. světové válce byla stanice vybavena elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením a mechanickými návěstidly. Vše bez velkých zásahů funguje dodnes. Jsou zde dvouramenná vjezdová návěstidla od Kunčic nad Labem a od Roztok u Jilemnice, trojramenné vjezdové návěstidlo od Jilemnice, šest odjezdových návěstidel a čtyři mechanické „ranžírky“. Dále je stanice vybavena popelovou jámou, vodními jeřáby a vodárnou z dob provozu parních lokomotiv. Jedná se tak o unikátní funkční celek, který již u nás jinde nenajdeme. Tato unikátnost je také hlavním důvodem vyhlášení Martinic kulturní památkou.

Text: Petr Luštinec
Foto: Radomír Řehořek

„Singrovka“ M 240.057 pózuje před výpravní budovou stanice Martinice v Krkonoších.

Foto měsíce

A již tady máme první železniční úlovek z dovolené. Snímek točny v depu ve městě Aluthgama na Srí Lance nám zaslala **Leona Pecková** spolu s jízdenkou z místního vlaku. Dodejme jen, že železniční síť na tomto exotickém ostrově dosahuje délky přes 1 500 km tratí s rozchodem 1 676 mm.

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.