Cargovák

02
2015

Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Česká republika nám musí být malá

V posledních měsících znepokojeně sleduji vývoj na evropském dopravním trhu. PKP Cargo oznámilo, že kupuje druhého největšího tuzemského dopravce, tj. AWT, zároveň usiluje o převzetí 49% balíku akcií v polském dopravci Pol-Miedź Trans a netají se záměrem dále expandovat do celé střední Evropy. Lokomotivy PKP Cargo můžeme dnes běžně spatřit v německém Aachenu, stejně jako v maďarské Rajce nebo slovenských Košicích. Dopravce, který se v nedávné minulosti potýkal s velkými finančními i provozními problémy, nyní upevňuje, resp. posiluje svoji evropskou pozici. Bývalý národní dopravce Rail Cargo Austria dnes patří k leaderům na „Ferdinandce“, na tranzitní trati mezi Polskem a Rakouskem. Červené lokomotivy RCA můžeme spatřit nejen v čele uhelných vlaků, ale nově i vlaků s hutními produkty nebo kontejnery. Stejný dopravce prostřednictvím společnosti Rail Cargo Hungaria ovládá maďarský trh. Lokomotivy dopravce DB Schenker Rail řadu let zajížděly do našeho vnitrozemí např. na kontejnerových vlacích. Nyní se však v čele kontejnerových vlaků do Mělníka objevují nové interoperabilní lokomotivy tohoto dopravce. Prozatím jezdí na licenci ČD Cargo. Ale jak dlouho?

Výše uvedené řádky bychom však neměli číst se strachem. Naopak, musejí být pro nás výzvou. I my disponujeme lokomotivami schopnými zajíždět na území jiných států, i když ne v úplně odpovídajícím počtu a skladbě. Velký potenciál představuje polský trh, kde bychom již v letošním roce chtěli převzít některé přepravy a realizovat je vlastními náležitostmi, resp. ve spolupráci s dceřinou společností Koleje Czeskie. Naše lokomotivy zajíždějí s kontejnerovými vlaky do Budapešti a vzpomeňme, že lokomotivy s logem ČD Cargo se krátký čas objevovaly až na maďarsko-chorvatských hranicích. Nemůžeme se spokojit s tím, že něco vozíme v České republice. Chceme-li udržet svoje postavení, musíme expandovat a využít k tomu všech dostupných prostředků. Přesvědčme sami sebe, že to dokážeme. Obchod vytipuje a nasmlouvá přepravy, provoz připraví technologicky nejlepší řešení, ekonomové ověří jeho rentabilitu a můžeme jet. Řečeno slovy klasika: „Kdo chvíli stál, již stojí opodál.“ A všichni víme, že ČD Cargo není společností, která chce stát někde v ústraní. Proto věřím, že ČD Cargo má potenciál udržet si svoji pozici mezi nejvýznamnějšími nákladními dopravci v Evropě.

Michal Roh

Alespoň v některých regionech České republiky má zima stále tu správnou atmosféru. Snímek Michala Roha ml. nás zavedl na západ Čech, konkrétně do dopravny Toužim ležící na trati z Rakovníka přes Blatno u Jesenice do Bečova nad Teplou, na níž je provoz řízen podle „Předpisu pro zjednodušené řízení drážní dopravy“. Se specifiky provozu na těchto tratích nás seznámí článek kolegů z Odboru technologie a organizace dopravy uvnitř čísla.

Vidím prostor prosadit zásadní změny reagující na konkurenční boj

Přelom kalendářního roku je pro obchodní život firmy vždy klíčový, proto jsme panu Rampulovi, členovi představenstva odpovědného za řízení úseku obchodu, položili několik otázek:

Značnou část svého profesního života jste strávil na železnici. Co pro Vás železnice znamená?

Celý můj profesní život se točí kolem železnice. Začínal jsem u ČSD v roce 1978 a prošel různými provozními funkcemi jako výpravčí a později vlakový dispečer Provozního oddílu Brno. Od roku 1992 jsem pracoval v privátní spediční sféře. Zajišťovali jsme přepravu železniční, kamionovou, námořní i leteckou pro významné klienty z různých zemí světa. Naše společnost byla ve spedičních kruzích známá jako specialista na východní a balkánské přepravy. Těšilo mne, že mohu našim klientům nabízet a doporučovat železniční přepravu. Znalostí železničních tarifů a dalších souvisejících předpisů jsem svojí činností pomáhal ČD a později ČD Cargo získávat další přepravy na železnici.

Do ČD Cargo jste přišel z významné pozice ve spediční firmě. Jak byste hodnotil způsob práce v soukromé spediční společnosti a v ČD Cargo?

Princip podnikání v privátní firmě a ve společnosti ČD Cargo se v zásadě neliší. Mottem podnikání je služba se zajištěním přeprav pro naše klienty a tím dosažení co nejlepšího ekonomického výsledku. Splnění pokynů je kvůli velikosti společnosti ČD Cargo pomalejší, než jsem byl zvyklý u privátní spediční společnosti. Pro zlepšení situace jsme minulý měsíc začali pracovat na „Procesní změně obchodní činnosti ve společnosti ČD Cargo“. Cílem tohoto projektu je užší propojení obchodu, provozu a ekonomiky včetně controllingových procesů.

Co Vás na ČD Cargo překvapilo příjemně, a z čeho jste naopak příliš dobrý pocit neměl?

Příjemně jsem překvapen vysokou kvalitou předkládaných materiálů. Mapování trhu, konkurence, vyhodnocování obchodních možností ČD Cargo atd. svědčí o profesionalitě zpracovatelů. Naopak bych očekával větší aktivitu pracovníků obchodu při zpracování cenových nabídek a jednání se zákazníky. Zde vidím prostor prosadit zásadní změny reagující na konkurenční boj, což je náš nejdůležitější úkol.

Bohumil Rampula, člen představenstva odpovědný za úsek obchodu

Pozice člena představenstva odpovědného za obchod je velmi zodpovědná. Jak vnímáte pozici obchodu v rámci ČD Cargo?

Obchod je samozřejmě na prvním místě. Po uzavření kontraktu následují další činnosti provozní a ekonomické, vedoucí ke splnění objednávky přepravy. Obchodní jednání jsou mnohdy složitá, vyžadují znalost trhu, zákazníka, jeho solventnosti a další důležité informace, které rozhodují o postupu při obchodním jednání. Představenstvo společnosti klade důraz na propojení obchodu, provozu a ekonomiky v jeden funkční celek. Opět se vracím k procesní změně obchodní činnosti, která zahrnuje i propojení s provozem a ekonomikou.

Blíží se konec února. Je možné říct, kolik přeprav se nám podařilo pro rok 2015 již zasmluvnit?

V komoditách hnědé uhlí a stavebniny se nám podařilo uzavřít víceleté smlouvy s indexací, které poskytují jistotu vzájemně výhodné spolupráce zákazníkům i nám coby dopravci. V kombinované přepravě jsme získali přepravy vozidel Dacia, kde pro zákazníka zajišťujeme český a německý úsek v režimu just in time se sankcí při nedodržení termínu dodání. Pokračujeme v realizaci přeprav dle dříve uzavřených víceletých smluv se zákazníky z oblasti hutního průmyslu (Moravia Steel, AMO) a v segmentu automotive. Podle mně dostupných informací bychom měli mít zasmluvněno cca 6 miliard tržeb z přepravy, jednání o dalších smlouvách úspěšně pokračují. Řada smluv totiž končí až na konci dubna nebo června –

Pokračování na str. 2

Vidím prostor prosadit zásadní změny reagující na konkurenční boj

Pokračování ze str. 1

– konkrétně se jedná o obilniny nebo hnojiva.

Jsou obchodní případy, kde ČD Cargo v roce 2015 neuspělo? Proč myslíte, že tomu tak je?

Podívejme se reálně na situaci na dopravním trhu. Na úkor dopravce AWT jsme získali přepravy hnědého uhlí do Chvaletic a černého uhlí pro ArcelorMittal v Ostravě. Podařilo se nám uspět při realizaci řady spotových přeprav v různých komoditách. Situace na trhu se však dynamicky vyvíjí, takže je přirozené, že některé přepravy jsme získali, o některé naopak přišli. Pro letošní rok se nám nepodařilo uhájit přepravy černého uhlí z OKD do Hanisky pri Košiciach pro firmu US Steel. Tu převzal dopravce PKP Cargo, dle našeho názoru za dumpingovou cenu. Také operátor kombinované dopravy změnil svůj provozní koncept a pro dopravu vlaků do severoněmeckých přístavů využívá vlastního dopravce METRANS Rail. Nelze si myslet, že se nám všude podaří uspět.

Kde vidíte potenciál pro další rozvoj ČD Cargo?

ČD Cargo podporuje nové technologie, mezi které patří např. kontejnery Innofreight. Postupně je zprovozňováno internetové rozhraní pro zákazníky s názvem EROZA, kde si bude v blízké budoucnosti možné přepravu jak objednat, tak sledovat, vyřizovat fakturaci i podat reklamaci. Ve srovnání s ostatními dopravci, včetně zahraničních, jsme v této oblasti poměrně daleko. Plánujeme investice do pořízení nových hnacích vozidel i vozového parku podle situace na trhu přeprav v České republice i zahraniční.

Připravil: Michal Roh

ČD Cargo usiluje o nové přepravy

V noci ze soboty 31. ledna na neděli 1. února 2015 projel po tratích SŽDC první zkušební vlak naložený kontejnery s rozloženými automobily Dacia.

Jízda vlaku byla vyvrcholením několik měsíců trvajících obchodních jednání, neboť až doposud byl vlak z Rumunska do přístavu Hamburk veden po trase přes Maďarsko a Rakousko.

Na svoji cestu se zkušební vlak vydal z rumunské stanice Ciumesti 29. ledna v 7:30 hodin, do cílové stanice dojel 1. února v 18:45. Doba jízdy je tak plně srovnatelná s rakouskou variantou přepravy. Je velmi důležité, že vlak přes Českou republiku projel bez větších provozních obtíží a i doprava po Německu, kterou zajišťuje ČD Cargo ve spolupráci s dalšími partnery, probíhala hladce. Věříme, že kvalitou a přesností přepravy zákazníka přesvědčíme a podaří se nám tyto přepravy získat natrvalo.

Michal Roh

Při své noční cestě zastavil vlak NEX 146984 v čele s lokomotivou 130.008 ve stanici Mělník. **Foto: Martin Boháč**

Poděkování za spolupráci

K 31. lednu 2015 ukončil na vlastní žádost pracovní poměr ve společnosti ČD Cargo jeden ze členů redakce Cargováku **Mgr. Dušan Pouzar**. Jeho pole působnosti v redakci zaujímala personální část našeho interního magazínu Cargovák, která je věnována především vám, našim čtenářům. Tímto bychom chtěli Dušanovi poděkovat za výborně a svědomitě odvedenou práci v ČD Cargo a popřát mu hodně štěstí do dalšího osobního i pracovního života. Dušanovo místo v redakční radě Cargováku nově zaujme kolegyně z Odboru lidských zdrojů Mgr. Jana Nováková.

Redakce Cargováku

Ocenění pro ČD Cargo

K nejvýznamnějším zákazníkům ČD Cargo patří ostravské hutě společnosti ArcelorMittal Ostrava, se kterými je uzavřen víceletý kontrakt na dopravu jak surovin, tak i hotových výrobků. Ročně pro tohoto zákazníka zajistíme přepravu více než 4,5 mil. tun zboží.

Na setkání dne 19. ledna 2015 společnost ArcelorMittal Ostrava ocenila naši profesionalitu, obchodní vstřícnost a inovativnost předáním ceny „Top Partner Award“. Předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik převzal toto ocenění z rukou Rajendry Pathaka, ředitele nákupu pro ArcelorMittal Europe Flat Products.

Jedná se o ocenění, které nejen potěšilo, ale zároveň nás zavázalo k dodržení minimálně stejné kvality služeb i v letošním roce.

Michal Roh

Tři otázky pro…

Mgr. Bohuslavu Adámkovou vedoucí oddělení smluv a zákaznické podpory OPT Olomouc

Jakou činnost zabezpečuje Vaše oddělení?

Oddělení smluv a zákaznické podpory má na starosti uzavírání Smluv o centrálním zúčtování, které předchází vyhlášení smluvních cen. Smlouvy o centrálním zúčtování zahrnují platební a fakturační podmínky plátců ČD Cargo, způsob zasílání faktur (tisk, pdf anebo ISDOC), období kumulace faktur (denně, dekádně, měsíčně), zasílání datových souborů o fakturách, které si naši plátci načítají do spedičních programů, apod. Dále má naše oddělení na starosti nastavení výše zmíněných podmínek k jednotlivým Smlouvám o ceně, které vyhlašují kolegové z úseku obchodu.

Rovněž zajišťujeme distribuci faktur a jejich příloh. Řešíme případné nesrovnalosti v této oblasti. Zabezpečujeme přístupy do webového archivu faktur ČD Cargo, jak pro externí, tak pro interní zákazníky.

V naší kompetenci je také plnění dat do číselníku dodavatelů a odběratelů pro potřeby ČD Cargo (známé pod zkratkou DOOD). Tento číselník je společný pro celou skupinu ČD. Naším úkolem je zakládání nových subjektů a plnění tzv. sekundárních dat a platebních podmínek. Pracovníci ostatních odborů ČD Cargo pak mohou při uzavírání jiných smluv najít v DOOD všechny potřebné informace a nastavit pak shodné podmínky (platební i fakturační), případně se odvolat na existující Smlouvu o centrálním zúčtování.

Dále se naše oddělení podílí na implementaci ustanovení různorodých obchodních smluv ČD Cargo do praxe pro potřeby vyúčtování provedených výkonů a služeb ČD Cargo.

OPT je součástí několika projektů. Mohla byste nám, paní magistro, jmenovat některé z nich, a s kým Vaše oddělení v této oblasti spolupracuje nejvíce?

Pracovníci oddělení smluv a zákaznické podpory se účastní na různých projektech a podílí se na vývoji aplikací jako např. Číselník dodavatelů a odběratelů (DOOD), Obchodní Systém CARGA (OSCAR), Elektronické rozhraní zákazníka (EROZA), Transport Management Systém (TMS).

OSCAR je nový obchodní systém ČD Cargo, v němž vyhlašují obchodní manažeři odboru obchodu a dceřiných společností v zahraničí smluvní sazby. Vzhledem k nejčastějšímu používání IS OSCAR spolupracujeme s obchodními manažery z odboru obchodu a s kolegy z oddělení přípravy nabídek odboru podpory prodeje. Naše oddělení zajišťuje technickou podporu v oblasti správnosti nastavení podmínek, které ovlivňují správný výpočet dovozného a umožňují automatickou rekalkulaci. Ta urychlí fakturaci a sníží množství reklamovaných zásilek. Přechod na tento nový systém je prozatím náročný, ale věříme, že se program ustálí a časem budeme umět využít všechny jeho výhody, které nám poskytuje.

Do nově budovaných projektů EROZA a TMS přispíváme svým pohledem na uspořádání údajů týkajících se smluv a údajů o zákaznících. V podstatě zde vykonáváme podpůrnou činnost a naše spolupráce probíhá nejčastěji s kolegy z odboru obchodu, odboru podpory prodeje a odboru procesního inženýringu.

Co považujete za úspěchy Vašeho oddělení?

Za náš největší úspěch považujeme zejména to, že jsme dokázali vcelku plynule přejít na práci z IS ISOČ k IS OSCAR a v téměř kteroukoli denní dobu jsme plně k dispozici kolegům z úseku obchodu a dceřiným společnostem. Fakturace musí proběhnout v co nejkratším časovém intervalu, a proto je naše oddělení vždy připraveno pohotově reagovat na opravy v IS OSCAR.

Připravila: Michala Bílková

Jak jsme si vedli v roce 2014

Již v minulém čísle našeho interního magazínu jsme avizovali uveřejnění článku, který bude alespoň trochu podrobněji analyzovat, jak jsme si vedli v uplynulém roce v hlavním předmětu podnikání, tzn. v přepravě zboží.

Na úvod tedy to nejdůležitější číslo – – vlaky ČD Cargo bylo v roce 2014 přepraveno **68,6 mil. tun zboží**, což znamená přeplnění plánu o 3,2 %. I přesto, že jsme přepravili o cca 1,6 mil. tun méně zboží než v roce 2013, jedná se jednoznačně o úspěch s ohledem na situaci na dopravním trhu, zejména ve vztahu k přepravám pevných paliv. Zatímco plán v komoditě hnědé uhlí byl přeplněn o téměř 10 %, očekávání v přepravách černého uhlí a koksu nebyla naplněna o téměř 20 %. Hlavní příčinou bylo téměř kompletní převzetí přeprav černého uhlí vytěženého v OKD dopravcem AWT na počátku loňského roku, a to bez řádného výběrového řízení. Tuto velkou ztrátu se však díky aktivitám obchodního úseku podařilo výrazně eliminovat. 1. července 2014 jsme zahájili přepravy uhlí v relaci Louky nad Olší – Ostrava-Bartovice pro odběratele AMO, nové byly rovněž přepravy černého uhlí z KWK Silesia do elektrárny v Opatovicích nad Labem nebo přepravy černého uhlí z polských přístavů do AMO, realizované ve spolupráci s dceřinou společností Koleje Czeskie. Velmi pozitivně lze hodnotit nárůst přeprav uhelných kalů z Wałbrzychu do elektrárny Poříčí. V hnědém uhlí se podařilo plán přeplnit především díky flexibilnímu vykrytí zvýšených požadavků elektrárenské společnosti ČEZ při pomalejším náběhu provozu energetického zdroje Ledvice.

Další objemově významnou komoditou jsou „**železo a strojírenské výrobky**“. V té se plán nepodařilo naplnit o 2 %, přičemž zásadním důvodem byl opět zvýšený tlak konkurenčních dopravců. Ztratili jsme přepravy plechů v tranzitu z Německa přes Českou republiku do slovenské Senice a také část ucelených vlaků s hutními výrobky v tranzitu z Polska do Rakouska a Itálie. Je to jednoznačný signál potvrzující, že ČD Cargo při plánech expanze na zahraniční trhy uvažuje správným směrem. Poměrně negativně se projevila i nerovnoměrnost dodávek železné rudy do ostravských hutí, kdy v určitých obdobích nebyl v Čiernej nad Tisou k dispozici dostatek vozů na překládku tohoto substrátu ze širokorozchodných vozů. Opět se ale nelze nepochlubit získáním řady nových přeprav, z nichž za zmínku stojí např. přepravy manganové rudy do Medzibrodia, svitků plechu z Krakova do Ostravy nebo železné rudy z polských přístavů do US Steelu Košice. Jen tyto tři zmíněné přepravy představují 240 tisíc nových tun.

Plán v ostatních komoditách byl splněn nebo překročen. V komoditě **stavebniny** byl plán překročen o téměř 15 %. Situace zde byla po celý rok stabilní. Vhodně nastavenou obchodní strategií se podařilo prozatím odolávat tlaku jiných železničních dopravců. Negativně se projevil snad jen pokles přeprav sklářských písků z Jestřebí do skláren na Balkáně, naopak jiné zbožové toky narostly. V závěru roku se podařilo rozjet přepravy odpadních sutí z Karlových Varů na skládku do Mydlovar. Použity zde jsou kontejnery

Innofreight. Přepravy **dřeva a papírenských výrobků** se udržely na úrovni plánu, přičemž výkony v první polovině roku výrazně převyšovaly výkony v pololetí druhém. Důvodem bylo především předzásobení dřevem ze začátku roku, kdy byly mimořádně dobré podmínky pro těžbu dřeva, a také omezení vývozu dřeva z České republiky, kdy byla surovina nahrazována kalamitním dřevem ze Slovenska. Negativně se na výsledcích komodity projevila rovněž ztráta dovozových přeprav dřeva z Polska a Litvy do Hněvic z důvodu změny přepravních toků nebo ztráta přeprav dřevotřískových desek z Jihlavy na Balkán, které jsou nyní ve směru do Německa exportovány kamiony. Novinkou loňského roku byl i návoz dřeva do stanic v západních Čechách, odkud je pak dřevo odváženo ke zpracování do Německa nákladními automobily.

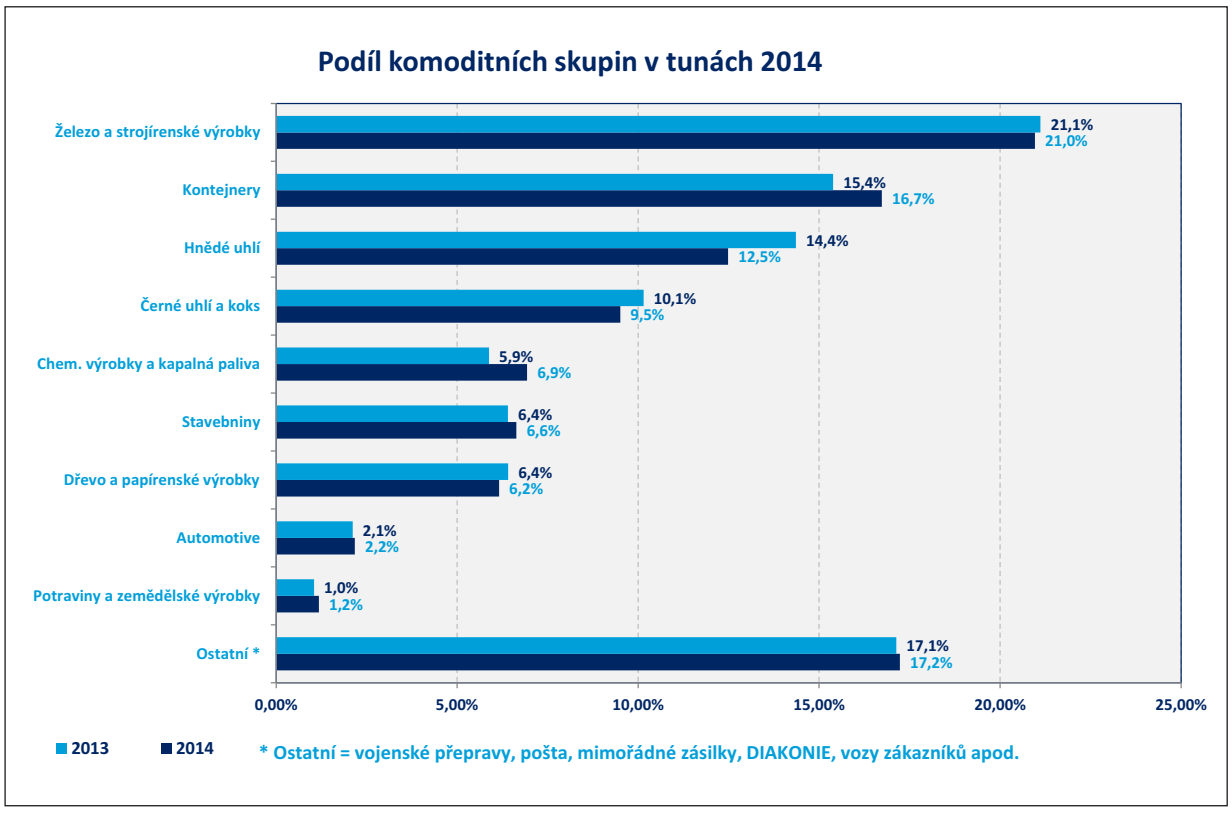
Naopak v komoditě **chemie** výkony v druhém pololetí přispěly k přeplnění plánu o 9 %. Narostly přepravy pohonných hmot, nově se podílíme na jejich dovozu z Polska. Realizovány byly nové přepravy, kde jsme u zákazníků uspěli díky nabídce komplexních služeb. Příkladem může být dovoz čpavku z Rumunska. Téměř naplněn byl i plán v komoditě **potraviny a zemědělské výrobky**, kde kromě obilí jsou dnes standardně přepravovány i slady nebo minerální vody. A např. na přepravy vod Toma z Teplic nad Metují jsou úspěšně navázány i logistické služby – rozvoz nákladními automobily ČD Cargo po Praze nebo i středních Čechách. V této komoditě stále trvá tlak konkurenčních dopravců, kteří již dnes realizují významný objem obilných přeprav, a to i v tranzitu přes Českou republiku.

Velmi pozitivně je možné hodnotit vývoj v komoditách **kombi** a **automotive**, kde došlo také k překročení plánovaných ukazatelů. Výsledky v prvně jmenované komoditě odrážely situaci na trhu, kdy k nárůstu došlo u většiny operátorů, se kterými ČD Cargo spolupracuje, úspěšně probíhaly i přepravy silničních návěsů. Zkušebně byly zrealizovány přepravy kontejnerů z Číny do České republiky, a to jak přes Transsibiřskou magistrálu, tak po poměrně nezvyklé přepravní trase přes přístav Pireus do Pardubic. Závěr roku pak byl ve znamení zahájení přeprav žlutého fosforu v kontejnerech, kde se naší akciové společnosti podařilo uspět v konkurenčním boji s AWT. Významným počinem ČD Cargo v uplynulém roce bylo převzetí přeprav automobilů Škoda z Mladé Boleslavi do Swarzedze, které přispělo k udržení tržního podílu ČD Cargo v této komoditě, stejně jako zvýšené exporty ze všech tuzemských automobilek ve směru na západ. I v automobilce TPCA v Kolíně se podařilo obnovit přepravy po plánované odstávce výroby spojené s výrobou nových modelů.

Překročení plánu v komoditě **ostatní** o cca 15 % je logickým vyústěním celoročního vývoje, kde jsme skutečně pružně dokázali reagovat na všechny, byť sebenáročnější požadavky našich zákazníků. Narostly přepravy České pošty, kde ČD Cargo zaujímá významnou pozici v rámci logistického řetězce tohoto náročného zákazníka. K plné spokojenosti jsme zrealizovali i velké množství armádních přeprav, což je pro nás vynikající reference do budoucna. Podobně náročné bývá zajištění přeprav transformátorů a dalších mimořádných zásilek. Skvěle byla nastavena i spolupráce se SŽDC, s. o., pro kterou jsme zajišťovali vozbu měřicích vlaků.

S průběhem realizace některých výše uvedených obchodních případů jste se mohli seznámit na stránkách Cargováku nebo na našich internetových stránkách. Většina přeprav však byla realizována bez větší publicity. Nutno však dodat, že k plné spokojenosti našich zákazníků. A to je to nejdůležitější.

Text a foto: Michal Roh,
Graf: Leona Pecková



Personální změny a změny v orgánech společnosti ČD Cargo

Představenstvo společnosti ČD Cargo, a.s., na svém jednání dne 29. ledna 2015 s účinností ke dni 31. ledna 2015 odvolalo z pracovní pozice ředitele odboru bezpečnosti a interního auditu (O30) Ing. Davida Höfera, s účinností ode dne 1. února 2015 obsadilo do pracovní pozice vedoucího oddělení interního auditu (O17/1) Ing. Petra Váchu. Na jednání představenstva společnosti dne 11. února 2015 bylo rozhodnuto s účinností ke dni 28. února 2015 odvolat z pracovní pozice ředitele odboru obchodu (O6) Ing. Pavla Špráchala a s účinností ode dne 1. března 2015 obsadit do pracovní pozice ředitele odboru obchodu (O6) pana Petra Veleckého.

Představenstvo společnosti České dráhy, a.s., jako jediný akcionář České dráhy, a.s., při výkonu působnosti valné hromady společnosti ČD Cargo, a.s., přijalo v souladu s ustanovením § 12, odst. 1 zákona č. 90/2012 Sb., o obchodních korporacích, usnesení č. 4865/2014 ze dne 2. prosince 2014 a jmenovalo ke dni 16. prosince 2014 do funkce členy výboru pro audit ČD Cargo, a.s., Mgr. Oldřicha Vojíře, Ph.D, Ing. Libora Joukla a Ing. Miroslava Zámečníka.

Jediný akcionář České dráhy, a.s., při výkonu působnosti valné hromady společnosti ČD Cargo, a.s., zvolil s účinností od 3. února 2015 za člena Dozorčí rady společnosti ČD Cargo, a.s., Mgr. Jana Harta.

Bc. Věra Drncová

Zjednodušené řízení drážní dopravy

Drážní doprava není nahodilý způsob jízdy, kdy se kdokoliv může přidat, a pokud má čím, může vyjet na železniční trať. Jízda všech vozidel po železničních tratích má svá specifická pravidla a výrazně je tak odlišena od způsobů a pravidel, které platí v silniční dopravě. Každá trať má v daném okamžiku určenou osobu, která povoluje jízdu vozidel a odpovídá za to, jak budou vlaky na železničních tratích projíždět.

V minulosti řídil pohyb v každé stanici výpravčí. Postupně podle možností a technické výbavy traťových úseků výpravčích ubývá a jejich povinnosti postupně přebírají zaměstnanci, kteří řídí provoz dálkovým způsobem z určených center. Významným pomocníkem v jejich práci je moderní technika.

Každá lidská práce s sebou nese náklady a v minulosti nebyla zabezpečovací technika na takové úrovni, na jaké je dnes. Ekonomická pravidla platila v minulosti stejně jako dnes a naši železniční předchůdci vymysleli a stanovili organizování dopravního provozu způsobem, který na tratích nebyl tak nákladný[1]. Jednalo se vždy o tratě vedlejší a okrajové. Byl na nich výrazně nižší pohyb vozidel i osob, ale ve své podstatě stejně důležitý jako na tratích řízených klasickým způsobem výpravčím. Absence zaměstnanců, kteří na standardní trati pomáhají v organizování dopravy, ale neznamená, že není potřeba jejich práce v řízení jízdy vlaku. Naši předci vymysleli jednodušší způsob a část povinností z pravidel pro řízení dopravy přenesli na zaměstnance doprovodu vlaku, kteří se sami podílejí na uskutečňovaném provozu. Jde zejména o strojvedoucí a zaměstnance obsluhy vlaku, známé dnes pod jedním názvem Doprovod vlaku. Provoz na kolejích se zjednodušenou dopravou má tak své specifické zákonitosti. V nové době je stále v původní myšlence uplatňován, i když v novém kabátě Dopravního řádu drah.

V souladu s platnou legislativou České republiky (zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 22) je každý provozovatel dráhy povinen ke dni zahájení provozu, mimo jiných povinností, vydat vnitřní předpis o provozování dráhy. Prováděcí vyhláška k zákonu o dráhách č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, uvádí v § 19 podmínky pro provozování dráhy při zjednodušeném řízení drážní dopravy. Těmi jsou:

- Na trati dráhy, kde je drážní doprava organizována tak, že ve stanovených traťových úsecích se pohybuje pouze jeden vlak nebo posunující drážní vozidlo, popřípadě doprovod vlaku má předem stanoveny dopravny, kde se vlaky křižují nebo předjíždějí.
- Stanovené dopravny nejsou trvale obsazeny osobami řídícími drážní dopravu. Vlaková doprava je v těchto případech řízena z jednoho místa a doprovod vlaku se ve stanovených dopravnách dorozumívá s osobou řídící drážní dopravu. Při křižování nebo předjíždění vlaků musí být předem určena vjezdová kolej, popřípadě se stanoví, který vlak vjede do dopravny jako první.
- Na traťovém úseku musí být zajištěno dorozumívání doprovodu vlaku s osobou, která řídí drážní dopravu, vhodným sdělovacím zařízením ze stanovených dopraven, popřípadě i z vlaku.
- Vlak nesmí ze stanovené dopravny odjet bez souhlasu osoby řídící drážní dopravu nebo bez jiného povolení provozovatele dráhy.

Nejen SŽDC, s. o., provozuje regionální dráhy se zjednodušeným řízením drážní dopravy. Na základě nájemních smluv jsou to i provozovatelé drah PDV RAILWAY a.s. (trať Trutnov – Svoboda nad Úpou, Sokolov – Kraslice), AWT, a.s., (Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem) a Svazek obcí údolí Desné (Šumperk – Kouty nad Desnou a Petrov nad Desnou – Sobotín)[2].

Na tratích provozovaných SŽDC, s. o., je pro tyto účely platný vnitřní předpis SŽDC D3 – Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy, který se uplatňuje na regionálních drahách ve vlastnictví státu. Zaměstnancům dopravce (doprovod vlaku) jsou předpisem uděleny specifické povinnosti. Strojvedoucí nad rámec povinností stanovených při vedení vlaku například:

- spoluorganizuje s dirigujícím dispečerem dopravu na tratích D3,
- je oprávněn vyzvednout u dirigujícího dispečera soupravu hlavních klíčů (klíče od zámků výhybek, výkolejek, dopravních místností, telefonů, pomocných stavědel atp.), protože zaměstnanci dopravce obsluhují zařízení dráhy – podrobnosti určuje Prováděcí nařízení pro konkrétní trať D3,
- hlásí příjezd vlaku do dopravny D3 (uvolnění prostorového oddílu) nebo žádá o svolení k jízdě do prostorového oddílu - plní tzv. **ohlašovací povinnost,**
- dojednává s dirigujícím dispečerem v dopravně posun (čas a případné omezení posunu v dopravně D3),
- kontroluje sjízdnost trati, uzavření přejezdů (podle místních podmínek přejezdy i sám uzavírá), odpovídá za vjezd na určenou kolej, tj. za postavení výhybek při vjezdu do dopravny).

Každý zaměstnanec dopravce, který zajišťuje činnosti na trati se zjednodušeným řízením drážní dopravy, musí být k těmto činnostem způsobilý – tj. podle IN PERs28-B-2009 Zkušební a výcvikový řád ČD Cargo musí vykonat zkoušku D-30 – Trať D3 (platí pro tratě provozované SŽDC, s. o.). Podle dat v IS EGJE má řádově vykonanou zkoušku D-30 v naší společnosti 520 strojvedoucích, 270 vedoucích posunu a 170 posunovačů. Po úspěšném vykonání zkoušky D - 30 musí dále zaměstnanec prokázat znalost Prováděcího nařízení k předpisu pro zjednodušené řízení dopravy pro příslušnou trať zkouškou ZZD-06. Po vykonání zkoušky ZZD-06 obdrží zaměstnanec doklad – zmocnění bílé (oprávnění k převzetí hlavních klíčů) nebo bílé s červeným pruhem, kterými prokazuje oprávnění k výkonu na trati se zjednodušeným řízením drážní dopravy.

Stanice Žlutice byla až do 9. prosince 2012 sídlem dirigujícího dispečera pro traťové úseky Blatno u Jesenice – Bečov nad Teplou a Protivec – Bochov. Poté bylo sídlo dirigujícího dispečera přesunuto do stanice Blatno u Jesenice.

Dopravce ČD Cargo provozuje nákladní dopravu pravidelně na 72 takových tratích.

Popsaný způsob řízení a provozování dopravy na tratích se zjednodušeným řízením je ekonomicky výhodný i v dnešní době. Jednoduchým způsobem šetří náklady na provoz v provozování dopravy a výrazně neomezuje provozovatele drážní dopravy. Vedlejší tratě tak mohou být dále součástí „pavučiny“ železničních kolejí. S rozvojem techniky se však i tento způsob daří zdokonalovat a přispívat tak k požadované úrovni bezpečnosti.

Text: Vladimíra Vejvodová, Milan Heřman
Foto: Michal Roh ml.

[1] Snahy zefektivnit, resp. zlevnit provoz na méně vytížených železničních tratích na našem území sahají cca do 20. let minulého století. Tehdy začala být doprava na některých, dnes bychom řekli regionálních tratích, tzv. amerikanizována. Většina nácestných stanic zůstala obsazena pouze správci stanic, resp. jinými komerčními pracovníky. Řízení dopravy bylo soustředěno do rukou tzv. dirigenta, neboli výpravčího v jedné ze stanic, který organizoval jízdu všech vlaků na přidělené trati nebo i více tratích. S ohledem na to, že se tento způsob dopravy osvědčil, došlo k jeho rozšíření na celou řadu vedlejších tratí. S postupem času se měnila pojmenování pracovních pozic, z dirigentů se stali dirigující dispečeři, z vlakvůdců vlakvedoucí nebo vedoucí posunu, měnilo se i označení předpisů (D-9, D-3) avšak základní princip řízení dopravy se nezměnil.

[2] S podobným způsobem řízení drážní dopravy je možné se setkat i v zahraničí. Logicky na Slovensku, v sousedním Rakousku nebo v bývalé Německé demokratické republice.

Interaktivní elektronické kurzy pro strojvedoucí jsou spuštěny

Již několikrát jsme se na stránkách Cargováku zabývali tvorbou moderních interaktivních kurzů pro strojvedoucí, které vznikají v rámci projektu dotovaného z prostředků Evropského sociálního fondu a státního rozpočtu.

Mohli jste se dočíst o zpoždění i o problémech při zpracování některých dílčích částí. V současné době jsou již kurzy z velké části připravené a od počátku února se tak mohou zaměstnanci seznámit s jejich obsahem.

Po zpřístupnění školení zaměstnancům, bude realizační tým nadále pracovat na dokončení dalších částí školení. V současné době se mohou zaměstnanci seznámit s instruktážními videi. Oproti původnímu plánu se budou moci seznámit s instruktážními videi i pro třetí lokomotivu, kterou je v tomto případě modernizovaná lokomotiva 742N, tzv. „Nůše“. V původním plánu celého projektu se počítalo pouze se dvěma kurzy pro dvě modernizované lokomotivy. I díky změnám, které se podařilo realizačnímu týmu vyjednat, mohla být do projektu zahrnuta i tvorba třetího kurzu pro třetí typ hnacího vozidla.

Struktura elektronických kurzů

Kurzy jsou děleny do několika částí, každá z nich má odlišný charakter ve stylu předávání znalostí. Struktura vypadá pro všechny tři kurzy následovně:

- Instruktážní videa
- Modelová vizualizace
- Interaktivní model
- Diskusní fóra
- Závěrečné ověření znalostí

Instruktážní videa

V této části kurzu se účastníci budou moci pomocí názorných videí seznámit s řešením některých případových studií. Případové studie jsou zpracovány tak, že kromě základních úkonů obdobných pro všechna tři hnací vozidla jsou řešeny i studie specifické pro konkrétní typ hnacího vozidla.

Modelová vizualizace

Modelová vizualizace je část kurzu, která umožní zaměstnancům podrobnější seznámení s lokomotivami pomocí procházení 3D modelem, ve kterém jsou znázorněny podstatné technické části lokomotivy včetně popisků. V průběhu kurzu budou popisky postupně nadále rozšiřovány a také doplňovány o odkazy na fotografie s reálným náhledem na vybrané části lokomotiv.

Na jedné z fotografií je vidět pult strojvedoucího lokomotivy řady 363-5, na druhé pak exteriér 3D modelu lokomotivy řady 753-7.

PODPORUJEME VAŠI BUDOUCNOST
www.esfcr.cz

Interaktivní modely

Tato část kurzu vychází z předchozího uspořádání. Oproti modelové vizualizaci ale budou moci účastníci školení v 3D modelech řešit konkrétní případové studie a díky tomu si osvojit správný postup, který budou moci uplatnit při řešení reálných situací.

Diskusní fóra

S ohledem na to, že se jedná o ucelený komplex elektronického vzdělávání, budou se zaměstnanci moci zapojit i do samotného vzdělávacího procesu prostřednictvím diskusních fór a redakcí řízeného vkládaní příspěvků. Účastníci školení si tak sami mezi sebou budou moci vyměnit zkušenosti s užíváním daných typů hnacích vozidel, budou moci do prostředí Vzdělávacího portálu vkládat vlastní manuály, fotografie apod. Prostě vše, co může být užitečné ostatním zaměstnancům při seznamování s řízením daných lokomotiv.

Závěrečné ověření znalostí

Vzhledem k tomu, že se jedná o pilotní projekt, je cílem spíše ověřit, zda celý komplex vzdělávání bude možné využít při zaškolování nových strojvedoucích, kteří se budou připravovat na výkon profese na uvedených typech hnacích vozidel.

Je důležité připomenout, že po spuštění elektronického vzdělávání bude na

jaře letošního roku pokračovat i jednodenní školení prezenční, do kterého bude zahrnuto 500 vybraných strojvedoucích.

O dalším průběhu projektu budou zaměstnanci samozřejmě informováni prostřednictvím interního magazínu, ale také již plně v prostředí Vzdělávacího portálu přímo v samotných kurzech.

Dušan Pouzar

Představujeme společnosti s kapitálovou účastí ČD Cargo (6)

ODOS – Ostravská dopravní společnost, a. s.

Z Brna se tentokrát přesuneme do Ostravy a představíme si společnost, ve které ČD Cargo sice vlastní pouze minoritní podíl, ale její význam vzhledem k dosahovaným výsledkům a předmětu podnikání není zanedbatelný.

Společnost ODOS byla do obchodního rejstříku zapsána 30. května 1995, avšak až cca do poloviny roku 2004 nevyvíjela žádné významnější aktivity. Ty se začaly rozvíjet až po nákupu několika dieselových lokomotiv od firmy Stavební obnova železnic (SOŽ), kdy ODOS zpočátku navázala na aktivity SOŽ a pronajímala lokomotivy různým, především stavebním firmám a začala nasazovat své lokomotivy včetně personálu na různé železniční infrastrukturní stavby. Již v této době uvažovaly tehdejší České dráhy o využití společnosti ODOS jako tzv. lowcost dopravce, např. při účasti v některých výběrových řízeních. Tento záměr byl však naplněn jen zčásti v roce 2007, a to nákupem 20% podílu v této společnosti, tedy 300 ks akcí ve jmenovité hodnotě 10 000 Kč. Tento podíl byl v roce 2008 převeden na ČD Cargo. Zbývající 80% podíl vlastní spediční společnost NH-TRANS, SE.

Dnes lze činnost společnosti ODOS rozdělit na dvě části – dopravní a spediční. ODOS nabízí zajištění přepravy zboží po železnici vlastními lokomotivami nejen v České republice, ale i na sousedním Slovensku. Roční objem přepraveného zboží představuje cca 850 tisíc tun, přičemž největší podíl zaujímají mezinárodní přepravy. Při realizaci řady přeprav ODOS úzce spolupracuje s ČD Cargo. Příkladem může být přeprava ocelových svitků mezi hutěmi společnosti AMO v Ostravě a válcovnami v Lískovci u Frýdku-Místku nebo dispečerské nasazování lokomotiv Ostravské dopravní společnosti na vozbu některých vlaků mezi polskou pohraniční přechodovou stanici Chałupki a vybranými stanicemi v ostravském uzlu. Dále ODOS nabízí pronájem lokomotiv včetně personálu na dopravu stavebních vlaků. V této oblasti patří dlouhodobě mezi spolehlivé dodavatele služeb. K zajištění těchto služeb společnost disponuje 27 vlastními lokomotivami, další stroje si podle potřeby pronajímá. Základ lokomotivního parku tvoří lokomotivy řad 730 a 742. Mimo lokomotiv nabízí ODOS také pronájem nákladních vozů.

Druhou, neméně významnou část činnosti Ostravské dopravní společnosti představují spediční služby. Činnost oddělení služeb, které fungovalo vedle oddělení přeprav, byla zahájena 1. ledna 2008 V roce 2013 došlo ke sloučení veškeré obchodní činnosti firmy pod jedno oddělení. Většina spedičních činností je nabízena ve spolupráci s akciovou společností ČD Cargo. K nejvýznamnějším zákazníkům patří hutnické firmy mající sídlo v ostravském a slezském regionu, konkrétně pak ArcelorMittal Ostrava, ArcelorMittal Poland nebo Vítkovice Steel. Opačným směrem pak míří hutní výrobky. Díky spolupráci s ODOSem má ČD Cargo možnost nejen těmto, ale i dalším zákazníkům nabízet komplexní servis včetně zajištění služeb v zahraničí nebo i v baltských, či jaderských přístavech. Příkladem mohou být přepravy plechů z Ostravy do Německa, Polska nebo Švédska.

Pozitivní je skutečnost, že ODOS v dnešní nestabilní době dosahuje každoročně stabilní úrovně zisku.

Text: Petra Čermáková, Michal Roh
Foto: Michal Roh

Představujeme profese ČD Cargo (1) – vedoucí posunu, posunovač

Již v minulém čísle Cargováku jsme naše čtenáře informovali o tom, že se ve společnosti s účinností od 1. ledna 2015 aplikuje nová interní norma PERs-44-B-2014 Katalog zaměstnání, která přinesla zásadní změny nejen v oblasti přiřazování zaměstnanců do jednotlivých zaměstnání, k zařazení zaměstnanců na pracovní místa, ke konkrétnímu pracovišti JOS, které odpovídá organizační struktuře ČD Cargo, ale změny nastaly i v oblasti odměňování zaměstnanců.

Cílem této rubriky je seznámit naše čtenáře se zaměstnáními, která se ve společnosti vyskytují nebo o kterých se předpokládá, že se mohou vyskytnout.

Vedoucí posunu (kód zaměstnání, tzv. KZAM – 83121) a posunovač (KZAM 83122).

Seznámíme Vás se zaměstnáním, ve kterém jsou prioritně zajištěny tyto příklady pracovních činností:

- odbavení vlaku po předchozí kontrole, zda je vlak správně sestaven a brzděn,
- plombování a označování vozů nálepkami,
- prohlídka při převzetí vozu a zásilky,
- provádění zjednodušené technické prohlídky,
- provádění zkoušek brzd,
- přestavování místně a ručně stavěných výhybek, výkolejek pro posun,
- přivěšování a odvěšování kolejových vozidel z vlaku, posunového dílu,
- regulace rychlosti spouštěných a odražených vozů,
- svěšování a odvěšování kolejových vozidel z vlaku, posunového dílu,
- zajištění vozů proti ujetí a odpovědnost před uvedením vozů do pohybu,
- zpracování a vedení příslušné dokumentace k výše uvedeným činnostem.

Pro zařazení do těchto zaměstnání je jako nejnižší doporučené vzdělání stanoveno základní. Z hlediska zdravotní způsobilosti je zaměstnanec s ohledem na jeho pohyb v kolejišti posuzován dle „nejvyšší normy“, tj. ustanovení § 2 písm. a) vyhlášky. č. 101/1995 Sb. — činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy, které přímo zabezpečují obsluhu dráhy, zabezpečují nebo organizují drážní dopravu a řídí se při tom tvarovými, světelnými a zvukovými znaky a návěstmi, nebo je dávají.

Základní odborná způsobilost je pro zaměstnání **posunovač** stanovena zkouškou PJ-0 Přepravní minimum. Doplňující odborná způsobilost může být stanovena zkouškami DZ-2 Posunovač, DP-3 Posunovač nebo ZZV Zkouška způsobilosti na brzdovém zařízení kolejových vozidel.

Základní odborná způsobilost je pro zaměstnání **vedoucí posunu** stanovena zkouškami PJ-0 Přepravní minimum, DP-3 Vedoucí posunové čety, ZZV Zkouška způsobilosti na brzdovém zařízení kolejových vozidel. Doplňující odborná způsobilost může být stanovena zkouškami PZ-1 Základní přepravní, ZZ P Předávka a přejímka vozů a zásilek od přepravců včetně odpovědnosti za technický stav přejímaných vozů, ZZ Obsluha spádovištních zabezpečovacích zařízení a DO-1 Odbavení vlaku.

Zaměstnanci jsou do uvedeného mzdového rozpětí zařazování podle vykonávaných pracovních činností a stanovené odborné způsobilosti přiřazené k jednotlivým tarifním stupňům. V případě **vedoucího posunu** je jeho mzdové zařazení od 7. do 9. tarifního stupně (základní měsíční tarif ve stupnici 4 je od 20 800,- do 23 590,- Kč), u **posunovače** je mzdové zařazení stanoveno ve stupnici 4 v 5. nebo 6. měsíčním tarifu tj. 17 820,- a 19 340,- Kč.

Zaměstnanci zařazení do uvedených zaměstnání tvoří ve společnosti ČDC významnou skupinu – jako **vedoucí posunu** pracuje 722 zaměstnanců a jako **posunovač** je zařazeno 673 zaměstnanců.

Naším cílem je dát prostor i zaměstnancům, kteří uvedená zaměstnání v provozu vykonávají. A tak jsme navštívili pracoviště PJ Praha a obrátili jsme se na jednoho z nich.

Pan Zdeněk Harabin, pracuje na dráze již skoro 40 let. K ČD Cargo přešel od ČD v roce 2007, při vzniku naší společnosti. Nyní je vedoucím posunu na provozním pracovišti Praha-Libeň

Jak jste spokojen se svou pracovní pozicí?

Po zařazení od nového roku jsem se svojí pozicí maximálně spokojený. Práce je hodně rozmanitá. Pracuji v Libni na záloze, zajíždím i na trať a na vlečky. V minulém týdnu jsme při mimořádné obsluze zajeli se stavebním materiálem i na hlavní nádraží. Dá se říci, že všichni zdejší vedoucí posunu jsme flexibilní a můžeme se vždy zastoupit.

Jak se změnil za poslední roky způsob Vaší práce?

Dnes je doba taková, že musíme dělat všichni všechno. Kromě řízení posunu i přejímku vozů z vleček, zkoušky brzdy, soupis vozidel. Úzce spolupracujeme s vozovým disponentem.

Dříve jsem měl k ruce posunovače, dnes většinu výkonů realizujeme v obsazení 1-0, takže jsem na všechny činnosti sám. U části manipulačních míst nebo vleček je to bez problémů, jinde by se posunovač navíc hodil. Konkrétně třeba při noční obsluze vlečky v Brandýse nad Labem, kam pravidelně přistavujeme ucelenou soupravu vozů s pneumatikami.

Jak vnímáte současnou situaci firmy ČD Cargo?

Myslím si, že na tom ČD Cargo není tak špatně, jak se mnohdy píše v novinách nebo říká v televizi. Osobně považuji Cargo za perspektivního zaměstnavatele. I přesto, že např. noční směny bývají zde v Libni velmi náročné, hodnotím pozitivně i nárůst řadicích prací. V noci nevíme, co dělat dříve, zvláště pak když k nám vlaky dojíždějí zpožděné.

Věřme, že spokojených zaměstnanců má naše společnost většinu. Příště se seznámíme s pracovními pozicemi tranzitér a tranzitér přípravář.

Text: Bc.Věra Drncová, Michal Roh
Foto: Michal Roh

Přepravy baleného kaolinu do států bývalého SSSR

Zajímavou přepravou, a to ani ne tak z hlediska přepravovaného zboží, jako spíše z pohledu přepravního obalu, jsou přepravy kaolinu těžební a zpracovatelské firmy Sedlecký kaolin a.s., do států bývalého Sovětského svazu přes slovenské překladiště Čierna nad Tisou. Tyto zásilky jsou totiž realizovány ve speciálních velkoobchodních baleních ve vacích „Big Bag“, které jinak nebývají při přepravách železnicí příliš často využívány, a to ještě navíc v otevřených vozech, jako je tomu v těchto případech.

Kaolin je bělavá hornina sedimentárního původu, která je složena z minerálu kaolinitu a drobných křemenných zrn, která ovlivňují viskozitu materiálu. Vzniká zvětráváním či kaolinizací živcových hornin. Samotný výraz kaolin pochází z čínštiny ze slova Kao-lingtchu, což v překladu znamená „hlína z Vysokého kopce“. Tento původní čínský název vychází ze jména bohatého naleziště Kao-ling („Vysoký kopec“) u města Ťing-te v čínské provincii Ťiang-si. Kaolin se používá na výrobu porcelánu a plavený kaolin jako plnivo při výrobě papíru, jako příměs do barev a do žáruvzdorných cihel. Jeho charakteristickou vlastností je žáruvzdornost, plasticita a vaznost. Kaolin rozpuštěný ve vodě je používán jako nátěrová hmota, případně jako součást jiných nátěrových hmot. Je také významným anorganickým plnivem v gumárenství. Například kadaňský kaolin je hojně využíván v papírenském průmyslu pro vysokou bělost a nízkou abrazi. Tento kaolin nachází využití také v oblastech stavebnictví, keramiky, gumárenství a nátěrových materiálů. Světové zásoby kaolinu jsou odhadovány až na 14 miliard tun, přičemž více než polovina se nachází ve Spojených státech amerických, dále v Brazílii (28 %), na Ukrajině (7 %) a v Indii (7 %). V České republice najdeme kvalitní ložiska především v severozápadních Čechách, přičemž vůbec nejkvalitnější leží v okolí Karlových Varů, což potvrzuje i to, že karlovarský kaolin určuje mezinárodní normu pro kvalitu této horniny v průmyslovém využití při výrobě porcelánu. Pro zajímavost lze uvést, že Česká republika je jedním z největších producentů této důležité suroviny, například v roce 2010 jí byly u nás vytěženy téměř 3 miliony tun, což byl čtvrtý největší objem na světě, po Spojených státech, Uzbekistánu a Německu.

Kvalitní kaolin z ložisek na Karlovarsku těží a zpracovává firma Sedlecký kaolin, a to dnes již jen povrchově, hlubinná těžba již v minulosti skončila.

Vlak Pn 66301 přepravující tři vozy Eas ložené „bigbagy“ s kaolinem z Chodova pro ukrajinského příjemce se blíží 20. prosince 2014 k Nymburku.

Zde vytěžený kaolin se používá zejména v porcelánovém průmyslu, při výrobě sanitární keramiky, obkladových materiálů, žáruvzdorných směsí, v chemickém průmyslu a mnoha dalších průmyslových a technických oborech. Sedlecký kaolin rozvíjí dobré jméno své značky již od roku 1892, kdy společnost Zettlitzer Kaolinwerke AG registrovala ochrannou známku „Zettlitzer Kaolin“ („Sedlecký kaolin“). Dnes její obchodní a prodejní aktivity zahrnují těžbu a zpracování kaolinu na dvanácti místech v České republice a na Slovensku.

Zboží dodávané na postsovětské trhy je expedováno ve skupinách vozů Eas několikrát ročně. Vozy putují z odesílací stanice Chodov běžnou vlakotvorbou přes hraniční přechod Horní Lideč st. hr. na překladiště Čierna nad Tisou, kde jsou „big bagy“ přeloženy do širokorozchodných vozů Ukrajinských železnic (UZ), který jsou doručeny k příjemcům na Ukrajině a případně i do jiných států.

Text a foto: Martin Boháč

Železniční tratě, kde vládne jen nákladní doprava (28)

„Nákladní průtah“ v Brně

Pod tímto názvem dnes v Brně najdeme dvojkolejnou trať Brno-Horní Heršpice – Brno dolní nádraží – Brno-Židenice, po které jsou vedeny nákladní vlaky mimo centrum města a především mimo brněnské hlavní nádraží, které je osobní dopravou velmi zatížené. Tato trať, která se dnes jeví jako kompaktní celek, je ve skutečnosti složena z několika úseků, které mají různou historii a pocházejí z různých historických epoch a velmi dobře ilustrují vývoj železnice nejen v oblasti Brna, ale i v českých zemích i někdejším Rakousku.

Základ tohoto průtahu vznikl již v roce 1856, kdy byla 2. ledna toho roku uvedena do provozu trať Brno – Rosice u Brna, vlastněná a provozovaná společností Brněnsko-rosické dráhy (německá zkratka BRE). Tím vznikl dnešní úsek Brno-Horní Heršpice – Brno dolní nádraží, které bylo konečnou stanicí této dráhy a které se tehdy jmenovalo Rosické nádraží. V roce 1870 byla trať převzata do provozu a v roce 1879 se stala majetkem společnosti StEG, která téměř celou trať až do Střelic využila jako základ svého spojení Brna s Vídní přes Hrušovany nad Jevišovkou. Na tuto jižní část navázala v roce 1887 v dolním nádraží výstavba části tzv. českomoravské transverzální dráhy z Brna do Vlárského průsmyku, otevřené 10. října toho roku, jejíž součástí byla i tzv. židenická spojka, otevřená ještě o necelé dva měsíce dříve, 25. srpna 1887. Ta nově propojila jižní a severní tratě StEG a částečně nahradila a odlehčila starší spojku mezi dolním a horním (dnes hlavním) nádražím v Brně, která byla vedena podle dnešní Plotní ulice a Dornychu prostorem Vaňkovky a zanikla až po druhé světové válce v roce 1970 (viz dále). Tím bylo během třiceti let vytvořeno celé spojení Horní Heršpice – dolní nádraží – Židenice, které se později stalo takzvaným „nákladním průtahem“.

Původním napojením nákladního průtahu v Horních Heršpicích projíždí 12. června 2007 nákladní vlak směr Břeclav.

Další rozvoj brněnského uzlu, zajímavý z hlediska nákladní dopravy, byl zahájen krátce před vypuknutím druhé světové války výstavbou seřaďovacího nádraží Brno-Maloměřice a později i nové trati Brno – Havlíčkův Brod. Na její zprovoznění navázalo vybudování nákladního průtahu, tzn. úseku Horní Heršpice – Židenice, který je dvojkolejný a elektrifikovaný (25 kV/50 Hz). Zatím posledním zásahem do trasy je přeložka v oblasti Horních Heršpic jihovýchodně od původní trasy z roku 2010, vynucená vybudováním první části nového odstavného nádraží. To vzniklo již v souvislosti se zahájením celkové přestavby železničního uzlu Brno, která by měla vyvrcholit vybudováním nového brněnského hlavního nádraží.

Pravidelná osobní doprava byla na trati přes dolní nádraží ukončena zřejmě v prvních letech 20. století (po roce 1904, kdy byla vybudována tzv. Střelická spojka, která umožnila vedení vlaků od Střelic do centra města), a to jednak v souvislosti s výstavbou nového centrálního nádraží (dnešního hlavního) v místech někdejšího společného nádraží KFNB a StEG, a jednak v souvislosti se zestátněním obou těchto společností, které na území Brna železniční dopravu provozovaly, KFNB v roce 1906 a StEG 1909. V souvislosti s rozsáhlými stavebními pracemi na hlavním nádraží, byl pak určitou kuriozitou krátký návrat osobní dopravy na dolní nádraží. Nejprve v letech 2010 – 2012 každodenní vedení několika vlaků linky S1 IDS JMK nákladním průtahem, které dolním nádražím ale pouze projížděly. A v roce 2013, poprvé po více než sto letech, bylo dolní nádraží využito i pro nástup a výstup cestujících. V místě jeho třetí staniční koleje bylo vybudováno 200 m dlouhé provizorní nástupiště, u kterého od 13. července do 11. srpna 2013 zastavovaly dálkové vlaky (Euro-City a expresy). Regionální vlaky byly většinou ukončeny ve stanicích na okrajích města a pouze vlaky linky S3 IDS JMK nákladním průtahem projížděly bez zastavení.

Nákladní doprava je zde dnes velmi intenzivní a bezpochyby se jedná o jednu z nejdůležitějších tratí pro nákladní dopravu v České republice, po které v severojižním směru jezdí vlaky ze Slovenska a Rakouska do českého vnitrozemí, resp. Německa, využívající k další cestě tratě přes Českou Třebovou nebo Havlíčkův Brod. Denně tudy projede zhruba deset dvojic vlaků ČD Cargo, pochopitelně doplňovaných vlaky jiných dopravců. Jedněmi z nejzajímavějších vlaků, které tudy několikrát týdně projíždějí, jsou vlaky Rostock-Seehafen – Brno-Horní Heršpice přepravující do terminálu firmy Terminál Brno, a.s., silniční návěsy firmy LKW Walter, které jsou z Brna dále rozváženy po vlastní ose.

Text a foto: Martin Boháč

Vlak řepky z Rakšic do Lovosic, vedený „brejlovci“ 750.013 a 103, projíždí 6. února 2015 brněnským dolním nádražím. Vpravo je původní výpravní budova Brněnsko-rosické dráhy.

Od dob zprovoznění nákladního průtahu jezdí nákladní vlaky pravidelně jen tudy, a přes hlavní nádraží je vedena jen osobní doprava. Jen ve výjimečných případech, jako jsou výluky a podobně, se nákladní vlak objeví i na hlavním nádraží, jak tomu bylo 5. února 2009.

Přepravy kameniva v česko-polském příhraničí

Štěrk a kamenivo patří v sousedním Polsku mezi velmi významné komodity, jejichž přepravu zajišťuje jak bývalý národní dopravce PKP Cargo, tak celá řada soukromých dopravců. Společnost PKP Cargo na svých stránkách např. uvádí, že stavebniny (kámen, cement, vápno atd.) tvoří 18 % jejich přeprav, což znamená více než 60% podíl na polském dopravním trhu.

Sulzer ST 43-245 přistavuje soupravu prázdných vozů na kolejiště tzv. malého nádraží ve stanici Ścinawka Średnia (říjen 2014)

Ložiska kamene nejsou jako v České republice plošně rozptýlena po celém území, ale jsou soustředěna na jih Polska. S ohledem na značné přepravní vzdálenosti má pak železnice při přepravě vytěžené suroviny obrovský význam.

Přepravy kamene zaznamenaly velký rozmach po rozhodnutí o přidělení pořadatelství Mistrovství Evropy ve fotbale EURO 2012 zčásti Polsku, zčásti Ukrajině. Pro tuto akci bylo nutné nejen postavit odpovídající sportoviště, ale zejména infrastrukturní stavby. Vypuknuvší stavební boom vyvolal velké nároky na přesun nejrůznějších stavebních materiálů, zvláště pak kameniva. Právě na již zmiňovaném jihu Polska, v oblasti zvané Sudety, bylo otevřeno i několik nových lomů. Řada tratí poté znovu ožila burácením motorů těžkých dieselových lokomotiv, ať už „sulzerů“ ST 43, „sergejů“ ST 44 nebo strojů jiných řad.

Jedním z center nakládky kameniva se stala stanice Ścinawka Średnia (trať Wałbrzych – Kłodzko), resp. tratě vycházející z této stanice. Z tzv. „malého nádraží“ ve Ścinawce vychází trať ke kamenolomu Słupiec, která je torzem původní tratě vedoucí ze Ścinawky jedním směrem do Radkówa, opačným směrem přes hřeben Sovích hor do Srebrné Góry (část tratě přes hřeben hor byla vybavena dvoulamelovou Abtovou ozubnicí). Lom ve Słupci byl otevřen okolo roku 2000, jeho vlečku obsluhuje několikrát denně dopravce PKP Cargo. Další tratí vycházející ze Ścinawky je trať do Tłumaczówa, která v nedávné minulosti pokračovala až do českých Otovic, resp. Broumova. Polský úsek byl podle dostupných informací pojížděn až do konce osmdesátých let 20. století, poté osiřel. Změnu přinesl až zvýšený zájem o kamenivo v prvních letech nového tisíciletí, kdy byl nedaleko Tłumaczówa otevřen nový lom využívající k odvozu vytěžené suroviny obnovenou část původní tratě. Ta je dnes v majetku těžební společnosti, provoz zde zajišťují posunovací lokomotivy dopravce Majkoltrans. Z předávacího kolejiště pak ucelené soupravy odvážejí různí dopravci – PKP Cargo, DB Schenker Rail Polska a další. Velkou nevoli české veřejnosti vzbudil záměr obnovit i zbývající úsek z Tłumaczówa do Otovic a peážně tudy provážet ucelené vlaky s kamenivem do Polska, do okolí Wałbrzycha. Je však více než pravděpodobné, že k obnově tohoto úseku v blízké budoucnosti nedojde.

Nakládka kameniva ve stanici Kamienna Góra (listopad 2014)

Dalšími místy, kde se ve velkém nakládá kamenivo, jsou např. Bartnica, Kamienna Góra, Czarny Bór, Doboszowice, Czernica, Borów nebo Piława Górna. Ve většině případů jsou železniční vozy přistavovány k nakládce přímo pod násypky na železniční vlečce, ale např. na stanici Kamienna Góra (jak trefný název) je vytěžená surovina přivážena nákladními automobily, vysypána na plochu přilehlou k manipulační koleji a odtud postupně nakládána do železničních vozů. Kromě lokomotiv PKP Cargo je zde dosti často možné se setkat i s typickými zeleno-oranžovo-černými „sergeji“ dopravce Pol-Miedź Trans.

Intenzita přeprav po skončení EURA 2012 samozřejmě poklesla. Stále však z oblasti Sudet odjíždí denně několik ucelených vlaků s kamenivem určeným na různé infrastrukturní stavby po celém Polsku.

Text a foto: Michal Roh

Ze zahraničí

POLSKO

Polský dopravce **Freightliner PL** podepsal 30. ledna 2015 s leasingovou společností ING Lease kontrakt na pořízení pěti šestinápravových elektrických lokomotiv typu E6DCF „**Dragon**“ od výrobce NEWAG Gliwice. Stejnosměrné lokomotivy pro nákladní dopravu o výkonu 5 MW budou navíc vybaveny dieselagregáty s výkonem 520 kW, pomocí kterých budou schopny zajišťovat i takzvanou první a poslední míli. Kontrakt v hodnotě 17,5 milionu eur zahrnuje i dva roky podpory a údržby. Dodávky by měly proběhnout v období mezi květnem a červencem 2016. Freightliner PL, jenž je dceřinou firmou britské společnosti Freightliner Group, dosud v Polsku provozuje mimo jiné dieselelektrické lokomotivy typu JT42CWRM výrobce Electro-Motive Diesel, známější pod obchodním označením „Class 66“.

NIZOZEMÍ

Již brzy by měly být zahájeny práce na rozšíření a zkapacitnění železničního napojení a infrastruktury v rotterdamském přístavu **Europoort**. Tyto práce budou prováděny společně několika investory, a to jednak přímo rotterdamským přístavem (Port of Rotterdam), nejvýznamnějšími uživateli přístavu, například nákladním železničním dopravcem a operátorem **ERS Railways** nebo rejdaři a provozovateli trajektů P&O Ferries a Stena Line. Cílem je zvýšit kapacitu terminálu na dvojnásobek zpracovaných vlaků, mimo jiné prodloužením užitečných délek kolejí na 690 metrů, což umožní manipulaci s celým vlakem najednou bez jeho dělení na více kolejí. **Martin Boháč**

Reprezentační ples železničářů

31. ledna 2015 se uskutečnil již 23. ročník reprezentačního plesu železničářů. Letos na rozdíl od tradičního Národního domu na Vinohradech se premiérově konal na pražském Žofíně. Důvodem byla snaha organizátorů vyhovět co nejširšímu okruhu zájemců o tuto společenskou událost.

A tak bezmála tisícovka zaměstnanců SŽDC, Českých drah včetně jejich dceřiných společností a dalších příznivců železnice beznadějně zaplnila Velký i Malý sál žofínského paláce. Letošní ročník se konal po vzoru známé muzikálové klasiky Horečka sobotní noci a jejího hlavního hrdinu Johna Travoltu nahradil v tomto případě Roman Vojtek, který slavnostním večerem provázel.

Tou hlavní hvězdou večera však byl mnohonásobný český slavík Karel Gott. Ve Velkém sále dále vystoupili Dalibor Janda, Vašo Patejdl, Petra Janů a legendární duo Petr Kotvald a Standa Hložek. Stylový doprovod obstaral Golden Big Band Prague, nechyběla ani cimbálová muzika Réva a o tanec se vedle hostů postarala také taneční skupina Tradición. Malý sál pak patřil zejména diskotékové hudbě a další legendě. Tímto přívlastkem se bezesporu může pyšnit legendární dýdžej Martin Hrdinka, jemuž zdatně sekundovali a všechny přítomné pobavili vždy perfektně naladění borci, kteří si říkají Těžkej Pokondr.

Nezbytným doplňkem plesu byl i bohatý raut s dominantní kulinářskou specialitou v podobě pomalu rožněného 350 kilového mladého býčka servírovaného přímo v prostorách slavnostního rautu.

Reprezentační ples železničářů však nabídl kromě bohatého programu, vynikající atmosféry a zábavy, i další rozměr, a to charitativní. Výtěžek z prodeje vstupenek byl věnován na mezinárodní projekt Euroklíč určený pro pomoc spoluobčanům se sníženou schopností pohybu. Šek na částku 206 300 Kč si v úvodu večera převzal z rukou generálního ředitele SŽDC Pavla Surého a předsedy představenstva Českých drah Pavla Krtka předseda Národní rady osob se zdravotním postižením ČR Václav Krása.

ČD Cargo, jako jednoho z partnerů plesu, reprezentovalo kompletní představenstvo se svými hosty a v čele s předsedou představenstva Ivanem Bednárikem.

Zdeněk Šiler

Cargovák jde do soutěže

Posláním interního magazínu Cargovák je především zajištění co nejširší informovanosti zaměstnanců ČD Cargo o dění ve společnosti. Primární snahou členů redakční rady je pak připravit vždy co nejzajímavější a nejaktuálnější obsah jednotlivých čísel.

Kromě toho se však snažíme i o profesionalizaci Cargováku z pohledu nejen grafické podoby, ale i celkového provedení. Možná jste v loňském roce zaregistrovali změny právě v grafice Cargováku, jež s touto naší snahou korespondují. O tom, zda naše snažení přináší kýžené ovoce, vedeme uvnitř redakční rady časté diskuze a objektivní společný závěr nacházíme dost obtížně. Proto jsme se rozhodli nechat úroveň Cargováku prověřit profesionály a přihlásili jej do soutěže firemních tištěných a elektronických médií Zlatý středník, která letos vstupuje již do 13. ročníku.

Přihlašovatelé i letos po skončení soutěže obdrží od jednotlivých porot závěrečné hodnoticí listy se souhrnným stanoviskem k jejich publikacím, včetně zdůvodnění o udělení či neudělení ceny. Členy porot jsou jak profesionálové z oboru public relations, ale tak i grafici, novináři a jazykovědci. Mezi porotci 13. ročníku jsou zástupci známých českých PR agentur, tiskoví mluvčí a PR pracovníci významných českých firem, stejně jako zástupci především oborově orientovaných médií či vydavatelských domů.

Profesní soutěž Zlatý středník hodnotí firemní periodická i neperiodická média určená k reprezentaci společnosti, prezentaci výrobků a služeb zákazníkům, obchodním partnerům nebo zaměstnancům. Dále hodnotí i původní české texty a PR texty otištěné ve firemních tiskovinách či ve veřejných médiích. Slavnostní vyhlášení výsledků soutěže se uskuteční ve středu 22. dubna 2015. O tom, jak Cargovák v této soutěži obstál, vás budeme samozřejmě informovat.

Očekáváme, že účast v této soutěži a zejména výsledky posouzení a hodnocení našeho interního magazínu nás mohou posunout opět o krok dál v naší snaze po jeho stálém zlepšování.

Zdeněk Šiler a redakční rada Cargováku

Dublin

Jednou z nejpopulárnějších evropských destinací, zvláště pro kratší cesty a výlety, se v poslední době stal irský Dublin. Díky pravidelnému a levnému leteckému spojení, zajišťovanému irským dopravcem Aer Lingus, je toto město i jeho okolí snadno dosažitelé z Prahy i celé České republiky.

Historie dnešního hlavního města Irské republiky je téměř 2 000 let stará, ale významnější roli začalo město hrát až po roce 1000. V té době zde na řece Liffey existovaly dvě vikingské osady, An Dubh Linn („Tmavá tůň"), a Áth Cliath („Proutěný brod") – první dala základ dnešnímu anglickému názvu města (Dublin) a druhá irskému (Átha Cliath). Historie dalších století byla především soupeřením katolických irských obyvatel města se stále sílícím vlivem protestantské Anglie. Toto soupeření a posilování anglického vlivu ale mělo na rozvoj města spíše kladný vliv a postupně se z něho stala irská metropole. Dnešní podoba jeho centra byla dána v první polovině 18. století, kdy

Atmosféra Dublinu

zmizel jeho středověký charakter a vznikly dnešní široké ulice a náměstí. Naopak velmi negativní dopad na význam města mělo zrušení irského (samozřejmě jen protestantského) parlamentu v roce 1801 Zákonem o unii s Velkou Británií. Během prvních let 20. století pokračovaly snahy Irů o sebeurčení, které vyvrcholily nepokoji v roce 1916 a následným vyhlášením Irské republiky (bez Severního Irska, které zůstalo součástí Spojeného království dodnes), kdy se Dublin stal jejím hlavním městem.

Od těch dob se Dublin postupně stal moderní evropskou metropolí, zpočátku ale velmi negativně ovlivněnou poměrně velkolepými asanačními plány, které měly především odstranit stopy po staleté britské nadvládě nad městem i celým ostrovem. Z těchto plánů nakonec z větší částí sešlo, nicméně část historických staveb padla těmto představám nenávratně za oběť. Teprve od 80. let je kladen velký důraz na ochranu jedinečných klasicistních budov z první poloviny 18. století, které jsou pro Dublin tím, čím pro Prahu její barokní domy a paláce.

Odjezdová hala s turnikety nádraží Connoly Station

Dnes je Dublin hlavním městem země s jednou z nejvyšších životních úrovní v Evropě i na světě. Sídlí zde řada evropských poboček nadnárodních firem, z těch, které podnikají v nákladní železniční dopravě, můžeme uvést například původně francouzský Touax, mimo jiné pronajímající nákladní vozy a kontejnery. Co se týče turistických atrakcí, dá se v Dublinu nalézt řada památek na bohaté tisícileté dějiny města i ostrova; sem patří například Dublinský hrad, knihovna „Book of Kells" univerzitě Nejsvětější trojice (Trinity College), katedrála svatého Patrika (patrona Irska) nebo světoznámý pivovar Guiness a Old Jameson Distillery. Těmito dvěma posledními pamětihodnostmi se dostáváme k asi vůbec nejvyhledávanější části města: čtvrti Temple Bar.

Ta je doslova plná všech možných hospod, barů i různých exotických restaurací a též pochopitelně obchodů s více či méně vkusnými suvenýry. Každý večer sem míří stovky až tisíce místních i turistů, aby zde nasáli (i doslova…) jedinečnou atmosféru města.

Určitou kuriozitou Dublinu i celého Irska je fakt, že po staletích bojů s britskou nadvládou, která před devadesáti lety vyvrcholila nezávislostí většiny Irska (které ani není členem Commonwealthu), je zde hlavní řečí angličtina a irština má status jen určité folklorní kuriozity, která není v běžném každodenním životě příliš používána.

Železnici v Irsku i Dublinu provozuje unitární společnost Irish Rail (irsky Iarnród Éireann). První vlaky na irském ostrově vyjely v roce 1834 a v době svého vrcholu po první světové válce dosahovala zdejší železniční síť délky 5 600 km. Dnes je síť zhruba poloviční, je dlouhá zhruba 2 733 km (z toho 352 km jen pro nákladní dopravu) a určitou její kuriozitou je neobvykle široký rozchod 1 600 mm (původně v anglických mírách 5 stop a 3 palce). Podobné rozchody jsou na světě používány jen na několika málo místech: španělské a portugalské železnice používají rozchod 1 668 mm a železnice bývalé Britské Indie, tedy dnes železnice indické, bangladéšské a pákistánské používají rozchod dokonce 1 676 mm (5 stop a 6 palců).

V oblasti Dublinu společnost IR provozuje systém předměstské železnice,

Tramvaj červené linky LUAS v centru města

který sestává z pěti linek, rozlišených barevně a podle názvů. Je to zelená DART, červená South Eastern Suburban, modrá Northern Suburban, žlutá Western Suburban a oranžová Kildare Suburban. Tato síť je elektrifikována systémem 1 500 V stejnosměrných a jde o jediné železniční tratě v Irsku provozované v závislé trakci. Historie tohoto systému sahá do roku 1984 a dnes pokrývá celou dublinskou aglomeraci. Nejdůležitějším úsekem je trať centrem města vedená na viaduktu přes řeku Liffey mezi stanicemi Connoly Station a Pearse, kudy projíždějí všechny linky kromě oranžové Kildare Suburban,

Konečná stanice zelené linky DART v přímořském městečku Howth

Nástupiště stanice Pearse

která vychází ze stanice Heuston Station jihovýchodním směrem.

Kromě železnice se Dublin může v oblasti kolejové dopravy pochlubit ještě moderní tramvajovou dopravou, tzv. LUAS (irský výraz pro „rychlost"); anglický název je Dublin Light Rail System. První plány na obnovení tramvají, které v Dubliny jezdily již v letech 1871 až 1959, se objevily v roce 1994, ale až v roce 2002 byl vybrán jejich provozovatel firma -Connex Transport Ireland. Následně byla 30. června 2004 otevřena zelená linka a 28. září 2004 pak linka červená. Obě tyto linky – – červená o délce 20 km a zelená o délce 16,5 km – byly v pozdějších letech prodlouženy a dnes tvoří spolu s linkami patrových autobusů základ pouliční dopravy v Dublinu.

Text a foto: Martin Boháč

Pošlete své děti na letní tábor

Základní organizace Federace strojvůdců Pardubice ve spolupráci s prezídiem FSČR pořádá letní dětský tábor pro děti zaměstnanců skupiny Českých drah.

Tábor zaměřený na rekreační sport a veškeré pohybové aktivity se uskuteční v obci Jívka (nedaleko Adršpašsko-teplických skal) od 1. do 18. července 2015. Ubytování je zajištěno ve čtyřlůžkových chatkách v areálu penzionu. Hřiště, bazén a tělocvična v místě, rybník, lesy v okolí. Strava 5x denně, pitný režim.

Cena činí **2 700 Kč,** kapacita tábora je **48 dětí**. Přihlášky zasílejte do **15. května 2015** na adresu ZO Federace strojvůdců Pardubice. Další informace získáte na tel.: 602 183 579 – drážní, 605 841 441 nebo na e-mailu: ldt.jivka@centrum.cz

Těší se na vás kolektiv instruktorů ZO FS Pardubice!

Foto měsíce

Na první pohled tři stejné lokomotivy lišící se pouze nátěrem. Snímek z opravárenské haly depa v Brně-Maloměřicích nám však přibližuje tři zcela odlišné stroje – lokomotivu řady 750.163 dopravce ČD Cargo, která vznikla rekonstrukcí původní řady 753, stroj 750.704 dopravce ČD modernizovaný dosazením motoru Caterpillar a specifickým černo-žlutým nátěrem se pyšní lokomotiva 754.018, zástupkyně původní řady 754 vyráběné v letech 1979 – – 1980 v pražském ČKD. Zajímavý snímek **Michala Roha ml.** jsme se rozhodli vybrat jako foto měsíce.

Vydavatel: ČD Cargo, a. s. Redakční tým: Michal Roh, Michala Bílková, Martin Boháč, Petra Čermáková, Hana Zdechovanová, Zdeněk Šiler, Kamila Chovancová, Jana Nováková
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.