Cargovák
07
2015
Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Anonym

Jen několik dnů poté, co vyšel červnový Cargovák, doputoval do redakční schránky email. Jen několik vět, ale chybělo to podstatné, podpis pod textem. Styl i obsah emailu dávaly tušit, že jeho pisatel je značně naštvaný a rozhořčený. Tou nejzásadnější „myšlenkou" pravděpodobně bylo, že máme konečně začít psát pravdu a přestat se vysmívat zaměstnancům ČD Cargo. Opět mi to nedá a vrátím se k jedné podstatné věci. Kdyby se pisatel podepsal, mohli bychom reagovat, zahájit s ním dialog. Na anonymy se však neodpovídá. Vzal jsem si do ruky několik posledních čísel našeho interního magazínu a pečlivě jimi listoval a hledal články, které mohly anonyma vést k napsání těch vášnivých vět o nepravdách. Měl tím na mysli informace o dosažených výsledcích v loňském roce? Nebo mu snad připadala zkreslená reportáž z některého z našich pracovišť? Chtěl svým mailem zpochybnit úspěšnou realizaci nových obchodních případů? Nevím. Znovu jsem také přečetl rozhovor s předsedou představenstva Ivanem Bednárikem, který ve svých odpovědích reálně popsal situaci na dopravním trhu a nastínil i opatření, která naše společnost bude muset v rámci restrukturalizačního procesu uskutečnit. Opět nic, co by nebyla pravda. I anonymní pisatel si musí uvědomit, že pokračování restrukturalizace je pro další existenci a rozvoj firmy nezbytné. Každá firma, ty státní nevyjímaje, se musí přizpůsobovat situaci na trhu. Snad chtěl anonym kritizovat obchod, ale z podrobného rozboru, který si vedení společnosti nechalo v nedávné době předložit, vyplývá, že o většinu přeprav jsme přišli ne z vlastní viny a že se podařilo získat řadu zcela nových obchodních případů, ve kterých se ČD Cargo snaží nabízet i dříve netypické služby.

Naštěstí do redakce dochází i celá řada emailů, jejichž pisatelé nám děkují za to, že se věnujeme představování provozních profesí, že z rozhovorů s představiteli managementu firmy mají možnost získat obrázek o tom, co kdo ve společnosti dělá, kdo za co odpovídá. Přichází i řada námětů na reportáže. Své čtenáře mají i cestopisy nebo pravidelné rubriky se zajímavostmi z nákladní dopravy v České republice i zahraničí.

Dnes má každý možnost svobodně vyjádřit svůj názor, ale stát si za ním, a tudíž se pod něj i podepsat, asi každý nedokáže. Jak kdysi řekl Jan Werich: *„Anonym je vždycky daleko sprostší než to, nad čím se pohoršuje."* Každý má i svobodnou volbu svého zdroje informací a periodik, která se tématem železniční dopravy jako celku zabývají, je na mediálním trhu víc než dost.

za redakci Cargováku
Michal Roh

Dvojice lokomotiv řady 742 dopravce ČD Cargo přistavuje 19. června 2015 ve večerních hodinách soupravu Dumpcarů na místo vykládky na zhlaví železniční stanice Chrudim. Z nedalekého lomu ve Žďárci u Skutče (Zárubka) se nám podařilo na staveniště navézt a zde vyložit cca 3 500 tun štěrku. Přeprava stavebních materiálů na výluky je jednou z nových a dynamicky se rozvíjejících aktivit obchodního úseku. Zároveň bychom touto cestou rádi poděkovali všem provozním pracovníkům, kteří se na jízdě vlaků a vykládce štěrku a dalších materiálů podílejí. **Foto: Michal Roh**

ČD Cargo musí o svoji pozici na trhu zabojovat

Od 1. 4. 2015 má ČD Cargo, a.s., nového finančního ředitele – Ing. Martina Šimka. Jaký byl pro něj nástup do „rozjetého vlaku" a jak vnímá aktuální situaci ČD Cargo, si mohou čtenáři Cargováku přečíst v následujícím rozhovoru.

Máte za sebou čtvrt roku v pozici finančního ředitele ČD Cargo. Co bylo pro Vás po příchodu nejtěžší?

V posledních letech jsem získal zkušenosti z finančního řízení společnosti, jelikož jsem měl na starosti ekonomiku, finance, controlling, nákup a další činnosti ve výrobním koncernu. Z profesního hlediska to tedy pro mne velká změna nebyla. Obtížné však bylo pochopit a rychle se zorientovat v problematice železniční nákladní přepravy. Zvlášť když se kolem mě pohybuje mnoho lidí, kteří na železnici strávili celý svůj profesní život a mluví železničářskou hantýrkou.

Už jim rozumíte?

Snažím se. Za těch pár měsíců jsem absolvoval mnoho jednání se specialisty nejen z finančního úseku, ale i obchodu a provozu. Z pozice finančního ředitele se účastním také zasedání statutárních orgánů ČD Cargo, orgánů mateřské společnosti ČD, nebo jednání se zástupci Ministerstva dopravy a dopravními experty Poslanecké sněmovny apod. Bylo tedy nezbytně nutné získat rychle povědomí o hospodaření ČD Cargo a jeho aktuální situaci.

Ing. Martin Šimek, finanční ředitel

K dobré prezentaci v těchto orgánech pak samozřejmě patří i ona železničářská hantýrka (terminologie). Prostudoval jsem si také spoustu interních materiálů. Snažím se sestavit si komplexní obrázek o celé společnosti, najít úzká místa a přispět k jejich optimalizaci.

Nepřišel jste zrovna v ideální dobu. Po restrukturalizaci přišly z pohledu hospodářských výsledků dva úspěšné roky. Nyní je však jasné, že letos nás čeká velmi těžký rok.

Bohužel se tato situace dala předpokládat. Nutnost restrukturalizace eskalovala vleklá ekonomická krize, která velmi negativně ovlivnila hutní, stavební průmysl a další odvětví a tím sekundárně i segment nákladní dopravy. Ani v čase ekonomické konjunktury se však společnosti ČD Cargo nedaří pokles výkonů zastavit. Pokud se podíváme do ciziny, téměř žádnému bývalému národnímu dopravci se nepodařilo uhájit tak dominantní postavení na domácím trhu, jakým donedávna ČD Cargo disponovalo. Liberalizace trhu nevyhnutelně přináší rostoucí konkurenci. Na tuzemském trhu si podobným vývojem, jakým prochází nyní ČD Cargo, prošli inkumbenti v telekomunikacích nebo v energetickém průmyslu.

Kde by se podle Vás mohl tento trend zastavit?

Snahou ČD Cargo musí být a je tento negativní trend zastavit co nejdříve. V tuto chvíli však proti nám již nestojí pouze soukromí tuzemští železniční dopravci a speditéři, ale také zahraniční konkurence, jejíž vliv zesiluje. Optimální není aktuálně ani politicko-hospodářská situace v Evropě a nízká cena nafty na světových trzích ještě více znevýhodňuje železniční dopravu proti silniční. Za první kvartál letošního roku v meziročním srovnání v České republice výkony na železnici stagnovaly, zatímco na silnici výkony o 10 % vzrostly.

Již dlouhou dobu se sice hovoří nejen v České republice, ale i v celé Evropě o harmonizaci podmínek mezi silnicí a železnicí, ale obávám se, že se o nich ještě dlouhou dobu bude pouze hovořit. Tolik času ČD Cargo nemá a nesmíme spoléhat jen na pomoc zvenku, ale musíme začít sami u sebe.

V jakých oblastech vnímáte potenciál ke zlepšení?

Jako velmi zásadní vnímám problematiku nadkapacity obecně, především pak té vozové, která generuje nemalé náklady. Obecně pak lze konstatovat, že ČD Cargo má dlouhodobě v porovnání s konkurencí stále ještě příliš vysoký podíl fixních nákladů, které musíme snížit. Budeme pokračovat v revizi zásadních smluv a dále jednat s dodavateli zboží a služeb o jejich optimalizaci. Věřím, že i v provozu existují činnosti, které lze zefektivnit. To vše by mělo přispět k tomu, že obchod bude schopen nabídnout zákazníkům konkurenceschopnou cenu v jednotlivých komoditách i produktech a získat zpět některé ztracené přepravy.

Z obchodního hlediska pak vnímám jako zásadní problematiku expanze na zahraniční trhy, a to jak naší vlastní, tak prostřednictvím našich dceřiných společností.

Jednou z priorit bylo pro skupinu ČD udržet stávající ratingové hodnocení. Vy sám jste se jednání se zástupci ratingové agentury účastnil. Jak celou situaci hodnotíte?

Pokračování na str. 2

ČD Cargo musí o svoji pozici na trhu zabojovat

Pokračování ze str. 1

Je velmi důležité udržet ratingové hodnocení v investičním pásmu, a to nejen pro mateřskou společnost, ale pro celou skupinu. Další snížení ratingu by podle ratingové stupnice znamenalo propad do spekulativního pásma, což by vedlo nejen ke zdražení stávajících externích finančních zdrojů, ale především by to s velkou pravděpodobností významně zhoršilo přístup k jejich refinancování. A to by mohl být do budoucna velký problém. Jedná se sice o rating Českých drah, ale ČD Cargo jako jejich nejvýznamnější dceřinou společnost také ovlivňuje. Ratingová agentura sleduje a vyhodnocuje hospodaření a likviditu skupiny ČD jako celku, ale také jejích jednotlivých segmentů, především osobní a nákladní dopravy. Pro potenciální investory ČD Cargo je obhajoba stávajícího ratingu spolu se zveřejněnými výsledky za rok 2014 důležitým signálem a potvrzením finanční stability. Jsem tedy rád, že dnes, po dokončených jednáních s Moody's, nic nenasvědčuje ztrátě investičního pásma.

To je jistě dobrá zpráva, jelikož ČD Cargo má v plánu letos refinancovat splatné dluhopisy ve výši 1 mld. Kč. Mohou však tuto transakci negativně ovlivnit dezinformace o ČD Cargo z tisku?

Samozřejmě nám tyto negativní zprávy nepomáhají a mohou zkomplikovat vyjednávaní o co nejvýhodnějších podmínkách. S financujícími institucemi však komunikujeme, jsou průběžně informovány o hospodaření společnosti, takže věřím, že toto nebude mít významný negativní dopad na celou plánovanou transakci.

Připravila: Petra Čermáková

Pokračující revitalizace šumavských tratí na jihu Čech

Také v roce 2015 pokračují rozsáhlé stavební práce na tratích v jihočeské části Šumavy.

Další etapa revitalizace tratě č. 194 (České Budějovice – Volary), která probíhala v jarních měsících letošního roku v úseku České Budějovice – Kájov, výrazně zkomplikovala nejen osobní, ale i nákladní dopravu, kterou zde zajišťuje naše společnost, konkrétně provozní jednotka České Budějovice. Nepřetržitá výluka probíhala od 2. března 2015 do 29. června 2015 a během těchto čtyř měsíců byla mimo jiné provedena přestavba stanice Křemže, byla zhotovena nová nástupiště na zastávkách Vrábče, Holubov a Třísov, zrekonstruovány vybrané přejezdy a především došlo k výměně dvou velkých mostů. Toho v km 4,172 u Boršova, který dobře znají vodáci sjíždějící Vltavu, z nichž mnoho přímo u mostu svou plavbu končí, a v km 15,365 mezí Křemží a zastávkou Holubov. Druhý jmenovaný překlenuje Křemžský potok v širokém údolí. Právě tyto dva mosty byly před nynější rekonstrukcí pro vozbu nákladních vlaků limitující, zejména z důvodu omezení rychlosti na 20 km/h a povoleného zatížení jen 18 tun na nápravu. Tyto parametry rozhodně neodpovídaly požadavkům moderní železniční dopravy.

Sestava vlaku ve stanici Volary

Zátěž z Kájova a dalších tarifních bodů nacházejících se za vyloučeným úsekem byla po dobu výluky odvážena vždy v úterý a ve čtvrtek. Nákladní vlaky do Kájova místo z Českých Budějovic jezdily z opačného konce této tratě ze stanice Volary. Po delší době tak nákladní dopravou ožila úvraťová stanice Černý Kříž s přilehlými úseky vedoucími krásnou šumavskou přírodou. Časové polohy pravidelných manipulačních vlaků 88850 a 88851 na další šumavské trati Číčenice – Volary byly upraveny tak, aby po příjezdu vlaku 88850 do Volar byl dostatečný časový prostor pro odklonový obrat do Kájova a zpět do Volar s následným přechodem zátěže na pravidelný vlak 88851 do Číčenic. Především díky tomuto přesměrování zátěže se na sklonově nepříznivé trati Číčenice – Volary objevily vlaky o takových hmotnostech, že na jejich vozbu byly potřebné až čtyři motorové lokomotivy. A tak pravidelně nasazované stroje 743.005 a 743.009, které jsou vybavené zde potřebným radioblokem (doprava řízena podle předpisu D4), doplňovaly dle potřeby další dvě lokomotivy řady 742, 743 nebo 749 spojené do vícenásobného řízení.

Zajímavou akcí uskutečněnou před ukončením výluky, na které se úspěšně podílela také naše společnost, bylo provedení statické zatěžovací zkoušky na obou již zmiňovaných rekonstruovaných mostech. V noci z 24. na 25. června 2015 proběhla zkouška na mostě přes Vltavu v Boršově. Hned následující noc se uskutečnila obdobná zkouška mostu u Křemže. Zatěžovací sestava byla tvořena kolejovými jeřáby EDK 300 a EDK 300/5, které jsou ve stavu SOKV České Budějovice. Přepravu obou jeřábů a doprovodných vozů do Boršova nad Vltavou a dále na vyloučenou kolej a zpět do domovské jednotky zajistila provozní jednotka České Budějovice. Obě zkoušky proběhly ve stanoveném harmonogramu a dle požadavků zákazníka, za což patří především osádkám jeřábů velký dík.

29. června v odpoledních hodinách se na částečně obnoveném úseku z Českých Budějovic do Kájova začalo znovu jezdit a do „normálu" se vrátila i nákladní doprava. Železniční fotografové, kteří šumavské odklony nestihli zvěčnit, však nemusí zoufat. Dle zatím aktuálního plánu výluk bude doprava na stejném úseku opět zastavena od 14. září do 10. prosince letošního roku, kdy bude revitalizace pokračovat další etapou. Je tedy nanejvýš pravděpodobné, že s podobně dlouhými a těžkými odklonovými nákladními vlaky se na Šumavě ještě setkáme. Úplného dokončení plánovaných staveb bychom se měli dočkat až v roce 2016.

Text: Luboš Klečatský
Foto: Vítězslav Klozík

Manipulační vlak 88890 čeká na odjezd z dopravny Černý Kříž.

Tři otázky pro...

Mgr. Pavlu Kreischovou
vedoucí oddělení sociálního a mzdového z Odboru lidských zdrojů

Paní magistro, oddělení, ve kterém působíte, má široké spektrum činností. Mohla byste nám je přiblížit?

Pokud bychom si měli toto oddělení rozdělit do dvou skupin, pak je to sociální a mzdová část. Začala bych tou druhou částí, tedy mzdovou. Mzdová část zajišťuje především výpočet mezd v celé společnosti ČD Cargo a podílí se na ní osmnáct mzdových účetní. Mzdové účtárny máme na generálním ředitelství ČD Cargo v Praze pro oblast Čech a v Olomouci pro celou Moravu. Práce mzdového oddělení nespočívá pouze v přípravě podkladů pro výpočet mezd, ale souvisí i s aplikací novinek do informačního systému, které se v návaznosti na legislativu musí bezpodmínečně dodržovat. Mzdové účetní tak musí být stále ve střehu, aby neporušily legislativu související s výpočtem mezd, sociálních dávek, náhrad atd. Metodika mzdového účetnictví je založena na znalosti zákoníku práce a platné kolektivní smlouvy, sociální a zdravotní oblasti včetně soustavného sledování legislativních změn, které souvisí se správností výpočtu mezd všech zaměstnanců. Mzdové účetní mají také za úkol komunikovat s Českou správou sociálního zabezpečení, s exekutory, s insolvenčními správci, zdravotními pojišťovnami a s dalšími státními orgány. Jako podkladem k samotnému výpočtu mezd slouží informace z docházkové aplikace IS EGJE a docházkové úlohy APS-CS. První zmiňovaná aplikace je docházkovou úlohou pro zaměstnance v administrativě GŘ a aparátu PJ a SOKV. Aplikace APS-CS je docházkovou úlohou pro provozní zaměstnance JOS. Ráda bych touto cestou poděkovala všem mzdovým účetním za jejich svědomitou práci a především za servis poskytovaný našim zaměstnancům při každoročním vyplňování a podepisování daňového prohlášení pro příslušný rok.

V čem spočívá činnost sociální části Vašeho oddělení?

Jeho činnost spočívá v benefitní sféře, která je závislá na tvorbě podnikové kolektivní smlouvy. Ta je výsledkem konsenzu mezi vedením společnosti a sociálními partnery (odboráři). Jedná se o Odborové sdružení železničářů, Federaci strojvůdců ČR, Federaci vlakových čet, Unii železničních zaměstnanců, Federaci vozmistrů, Federaci železničářů ČR, Cech strojvůdců ČR, Svaz odborářů služeb a dopravy a Demokratickou unii odborářů. Podniková kolektivní smlouva upravuje veškeré benefity zaměstnanců ČD Cargo nad rámec zákoníku práce. Pro příklad mohu uvést zkrácenou pracovní dobu, vyšší výměru dovolené, stravování, kondiční pobyty, odměny a příplatky za práci v noci, příplatek za práci přesčas, odměnu pro zaměstnance letmo a další. Dalším významným benefitem je možnost čerpání příspěvku na kulturní, sportovní akce, rekreaci atd. ze sociálního fondu společnosti. Naše společnost tvoří tento fond v souladu se svými stanovami. Pravidla čerpání příspěvku jsou dohodnuta se sociálními partnery v „Zásadách", kde jsou uvedeny i maximální výše příspěvků na jednotlivé akce, a to i s ohledem na platné daňové zákony. Pro příklad bych uvedla příspěvek z fondu na rekreační pobyty, kdy má každý zaměstnanec na výběr buď individuální zájezd od jakékoliv cestovní kanceláře, nebo tábor pro děti s možností požádat si o příspěvek u své JOS anebo od CK ČD Travel, s. r. o., která pořádá rodinné rekreace a TDM s příspěvkem z centrální části sociálního fondu. Každý zaměstnanec může využít tohoto benefitu pouze jednou za rok, a to z centrální úrovně, kde je výše příspěvku na jeden poukaz stanovena maximálně do 5 000 Kč, nebo z výkonné úrovně podle finančního rámce dané JOS. Mohu potvrdit, že je o zájezdy a rekreace z řad zaměstnanců stálý zájem. Upozorňuji však, že na akce, které jsou pořádány školou v době vyučování (lyžařský výcvik nebo škola v přírodě), se příspěvek ze sociálního fondu neposkytuje, protože tyto akce jsou již většinou dotovány z jiných zdrojů, a proto se na ně nemůže vztahovat druhá dotace ze strany ČD Cargo. Co se týká dětských táborů s příspěvkem z centrálního sociálního fondu, je zde možnost dle pravidel podnikové kolektivní smlouvy omluvit nepřítomnost zaměstnance na pracovišti z důvodu účasti na dětském táboře (vedoucí oddílový vedoucí) nebo pokud o to požádá pořadatel tábora (zaměstnavatel nebo odborová organizace).

Jaké další možnosti nabízí sociální fond zaměstnancům ČD Cargo?

Společnost ČD Cargo poskytuje svým zaměstnancům sociální výpomoc (jednorázová sociální výpomoc nebo bezúročná návratná sociální půjčka) v těžkých životních situacích nebo mimořádných událostech (např. povodně). Tato výpomoc plyne z centrální úrovně a jedná se ročně o tři až čtyři případy. Pak je zde druhá možnost z výkonné úrovně dané JOS, a tou je bezúročná půjčka nebo sociální výpomoc do maximální výše 15 000 Kč. Příkladem využití této půjčky je nejčastěji vyplavení bytu nebo zakoupení některých zdravotních pomůcek doporučených lékaři. Mezi další benefity patří až 1000 Kč za rok při pěti odběrech krve nebo krevních derivátů.

Připravila: Michala Bílková

Cargiáda 2015 (hotel Jezerka, Seč-Ústupky – 24. června 2015)

O tom, že úspěšnost a prosperita každé firmy je závislá především na jejích zaměstnancích, není zajisté pochyb. Nejde však jen o odborné znalosti a pracovní morálku, ale také o to, jak dokáží zaměstnanci vzájemně spolupracovat a vytvářet efektivní pracovní týmy.

To samozřejmě platí i v naší společnosti, která je tvořena množstvím větších či menších vzájemně kooperujících pracovních kolektivů. Upevňování vzájemných vazeb mezi zaměstnanci, tvorba a rozvoj pracovních týmů tak rozhodně nejsou zanedbatelným faktorem při zvyšování motivace, produktivity práce a celkové spokojenosti zaměstnanců, což se v konečném součtu vždy pozitivně odráží na výsledcích celé firmy.

Především tyto důvody vedly v roce 2012 k přípravě a organizaci historicky prvního setkání vybraných zástupců průřezově všech odvětví a útvarů ČD Cargo pod názvem Cargiáda. Tento projekt našel okamžitě velkou podporu nejen u vedení společnosti, ale především i nebývalý zájem a nadšení mezi zaměstnanci. Pokud trochu zavzpomínáme právě na rok 2012, konaly se v tomto roce Cargiády hned dvě, letní a zimní. Ta letní se uskutečnila v krásném prostředí Brněnské přehrady, zimní pak v neméně malebném okolí Sečské přehrady. Zimní Cargiáda 2012 se pak nezapomenutelně zapsala do historie především náhlou změnou počasí, kdy v předvečer panovalo již téměř jarní počasí, ale do rána napadl sníh a začalo opět mrznout. To sice ještě umocnilo malebnost okolní přírody, bohužel skrytý a zrádný led pod čerstvou sněhovou přikrývkou byl příčinou řady nekoordinovaných pádů a bohužel i úrazů. Po přestávce v roce 2013 se koncem letošního června uskutečnil již čtvrtý ročník této oblíbené akce, která je svým charakterem nejen teambuildingovou akcí, ale je i symbolickým poděkováním zaměstnancům za práci, kterou odvádějí pro ČD Cargo.

Cargiáda se letos opět uskutečnila v hotelu Jezerka u Sečské přehrady. Tam se 24. června vydala téměř stovka vybraných účastníků ze všech organizačních složek, které při slavnostním zahájení společně s moderátorem Alešem Valentou přivítal za ČD Cargo i ředitel odboru lidských zdrojů Mojmír Bakalář. Dvanáct týmů po celý den společně plnilo jednotlivé disciplíny, ve kterých úspěch nezáležel jen na jednotlivci, ale vždy rozhodoval výkon týmu jako celku. Bojový duch a odhodlání bylo vidět na všech již při startu. Každý tým si zvolil i speciální název a tady je jejich kompletní přehled:

Vítězný tým Pernikářů z PJ Česká Třebová

Č.	Útvar / složka	Název týmu
1	Kancelář předsedy představenstva (včetně IT, O10 a O25)	JÄGERMEISTER
2	Úsek finančního ředitele (O1, O2, O3, O20 a OPT)	OSCARÁCI
3	Úsek obchodního ředitele (O6, O7, O8 a O19)	DRYM TÝM
4	Úsek provozu GŘ (O12, O13, O14 a ŘP ČT)	AD HOC
5	PJ Brno	BRNĚNŠTÍ DRACI
6	PJ Č. Třebová	PERNIKÁŘI
7	PJ Č. Budějovice	KONĚSPŘEŽNÍCI
8	PJ Ostrava	CHACHAŘI
9	PJ Praha	PRAŽÁCI
10	PJ Ústí n/L.	DRACI ZE SEVERU
11	SOKV (Ostrava, Č. Budějovice, Ústí n/L.)	ŠROUBY A MATICE
12	PV OSŽ ČD Cargo, a.s.	DYNAMO OSŽ

Týmy byly rozděleny do dvou skupin, kdy první skupina plnila v dopoledním bloku disciplínu Lesní okruh, druhá skupina pak postupně absolvovala jednotlivé disciplíny v okolí hotelu. V odpoledním bloku se pak skupiny vyměnily. Veškeré disciplíny byly koncipovány tak, aby je mohli absolvovat všichni bez ohledu na to, zda jsou sportovně založeni, či ne. Každá disciplína se hodnotila týmově, tzn. absolvoval ji každý člen týmu. Případný rozdílný počet členů v týmu se pak eliminoval průměrováním výsledků.

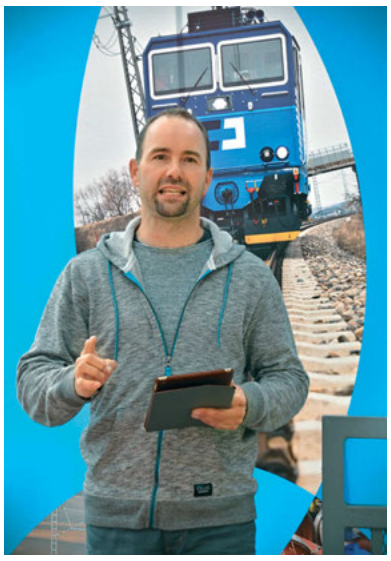
Disciplína Lesní okruh představovala asi čtyřkilometrový orientační závod v krásném lesním prostředí kolem Sečské přehrady s plněním tří samostatných disciplín, kterými byly Möllky, Jenga a hledání ztraceného pokladu. Lesní okruh se hodnotil jako celek, čili celkový výsledek byl součtem výsledků jednotlivých disciplín se započtením bonifikace za výsledný čas. Další disciplíny čekaly na soutěžící v okolí hotelu, či v případě bowlingu pak přímo v hotelovém zázemí. Frisbee, střelba ze vzduchové pistole, hod oštěpem či hra lovec světla: všechny tyto disciplíny důkladně prověřily nejen schopnosti jednotlivých soutěžících, ale i soudržnost všech týmů a schopnost týmové spolupráce a podpory. Po důkladném a pečlivém sečtení výsledků nastal čas vyhodnocení celé Cargiády. Toho se opět s bravurou ujal bývalý vynikající akrobatický lyžař, olympijský vítěz z roku 2002 a dnes úspěšný moderátor Aleš Valenta, který po celý den provázel programem Cargiády.

Nejprve byly vyhodnoceny jednotlivé disciplíny, respektive jejich vítězové, na závěr pak nejlepší tři týmy celkového hodnocení Cargiády 2015. O vyrovnanosti všech týmů svědčily velice těsné bodové rozdíly, kdy v některých případech musela rozhodovat i pomocná kritéria. Dalším důkazem této vyrovnanosti pak byla i rozmanitost vítězů, kdy každou samostatně hodnocenou disciplínu vyhrál jiný tým. Abychom splnili zpravodajskou povinnost, zde je přehled těch nejlepších z jednotlivých disciplín:

Lovec světla – Pražáci
Střelba ze vzduchové pistole – Dynamo OSŽ
Hod oštěpem – Oscaráci
Frisbee – Jägermeister
Bowling- DRYM TÝM
Lesní okruh – Pernikáři

Velké napětí panovalo při vyhlašování celkových výsledků Cargiády. Bronzové medaile si letos ze Seče odvezli reprezentanti SOKV, čili Šrouby a matice. Se stejným počtem bodů, ale s přihlédnutím právě k pomocnému kritériu, tj. vítězství v dílčí disciplíně, stříbro nakonec získal odborářský tým Dynamo OSŽ. Vítězi letošní Cargiády se o jeden jediný bod stali Pernikáři, tým PJ Česká Třebová, kterým tímto ještě jednou gratulujeme.

O tom, že vedení ČD Cargo řadí Cargiádu mezi důležité články vnitrofiremní komunikace a upevňování pracovních a mezilidských vztahů uvnitř společnosti, svědčí i to, že i v náročném pracovním programu si členové představenstva našli čas a osobně přijeli podpořit účastníky Cargiády. To platí zejména o předsedovi představenstva Ivanu Bednárikovi, který vážil dlouhou cestu doslova pro několik minut, ve kterých se mohl osobně setkat s některými soutěžícími a popřát jim mnoho zdaru. Ostatní členové představenstva, Zdeněk Škvařil a Bohumil Rampula, pak využili většího časového prostoru a ujali se dekorování vítězů a předávání medailí a drobných cen. Tím také byla hlavní sportovní část zakončena, ale program Cargiády zdaleka nebyl vyčerpán. Po krátkém odpočinku a zejména po doplnění potřebné energie v podobě výborného občerstvení následoval večerní program. Jeho hlavním bodem byla očekávaná „karaoke show“. Jednotlivé týmy si předem vybraly oblíbenou píseň k této produkci a měly tak čas zapracovat nejen na pěveckém provedení, ale i celkové choreografii. Hned první vystoupení týmu Jägermeister s písní Vrána a téměř dokonalou „ptačí choreografií“ dávalo tušit, že se máme nač těšit. Jednotlivé týmy se doslova předháněly v nápaditosti, doprovodných tanečních kreacích a originálních pěveckých výkonech, a tak bylo těžké vyhodnotit ten nejlepší výkon. Porota složená ze zástupců jednotlivých týmů nakonec přisoudila prvenství odborářskému týmu Dynamo OSŽ a jejich originálnímu ztvárnění kdysi velkého hitu Máma od skupiny Lunetic.



Moderátor akce Aleš Valenta

Na Cargiádě se potvrdilo, že ČD Cargo disponuje kvalitním a soudržným pracovním týmem, jehož upevňování a rozvoji je však třeba se systematicky věnovat. A k tomu Cargiáda rozhodně přispěla. Již nyní můžeme všechny ujistit, že rozhodně nebyla ojedinělým počinem ve snaze o zlepšování mezilidských a pracovních vztahů v ČD Cargo.

Text a foto: Zdeněk Šiler

Modernizace tratě do Železné Rudy

Sdružení „SBT+OHL+AŽD Klatovy“, jehož vedoucím společníkem je Subterra, zahájilo v polovině března rekonstrukci padesátikilometrové neelektrifikované jednokolejné železniční trati z Janovic nad Úhlavou do Železné Rudy.

Během následujících dvanácti měsíců bude opraveno kolejové uspořádání v železničních stanicích, bude postaveno nové nástupiště, vymění svršek a zmodernizují zabezpečovací zařízení. Cílem rekonstrukce je zejména optimalizovat rozsah infrastruktury v jednotlivých železničních stanicích.

Stroje 742.206+284 při posunu v žst. Nýrsko, po příjezdu Mn vlaku z Plzně

Ve všech železničních stanicích, vyjma Klatov, a na dotčených traťových úsecích bude vybudováno nové zabezpečovací zařízení III. kategorie, moderní sdělovací zařízení včetně informačního a kamerového systému, rádiového spojení TRS, MRTS, dispečerského systému a dalších technologií souvisejících s infrastrukturou drážního provozu. Trať bude ovládána z dispečerského pracoviště ve stanici Železná Ruda-Alžbětín.

V rámci první výluky v období od 16. března do 15. června 2015 stavbaři provedli modernizaci úseku Železná Ruda-Alžbětín – Zelená Lhota. V úseku od stanice Nýrsko po Janovice nad Úhlavou bude výluka zahájena 15. září a skončí na konci listopadu. Začátkem příštího roku pak bude probíhat aktivování zabezpečovacího zařízení v celém rekonstruovaném úseku.

Pro ČD Cargo se díky modernizaci tratě naskytla zajímavá možnost přeprav stavebního materiálu přímo na místo určení, tzn. do Zelené Lhoty. Obsluha byla prováděna jako pokračování pravidelného Mn 87830, který bývá 2x týdně vypravován z Plzně do Klatov. Z důvodu zvýšených přeprav, mj. i dřeva do stanice Nýrsko, býval „manipulák“ pravidelně veden dvojicí lokomotiv řady 742 provozního pracoviště Plzeň.

Odvoz prázdné soupravy byl zdokumentován na strmém klesání mezi Zelenou Lhotou a Dešenicí.

Na závěr nutno dodat, že úsek z Nýrska do Železné Rudy je od roku 2007 bez nákladní dopravy. Samotná stanice Nýrsko je využívána dopravcem ČD Cargo na nepravidelnou vykládku dřeva, které sem směřuje z různých částí České republiky. Dále je dřevo (kulatina) přeloženo na nákladní automobily a putuje za hranice našeho státu, do Bavorska. Důvod překládky je prostý, nemožnost doručení zásilky po železnici až k samotnému odběrateli.

Text a foto: Antonín Němeček

Změny v legislativě ČD Cargo

4. změna IN PP2-B-2008

S účinností od 1. července 2015 byla vydána 4. změna interní normy PP2-B-2008 Vyřizování reklamací a zábrana škodám. Ke změnám v textu došlo hlavně v kapitolách 3.5 (Přebytek), 3.6 (Ztráta), 3.7 (Poškození a částečná ztráta) a v kapitole 3.10 (Pátraní).

Změny byly vyvolány zejména postupným vývojem v nákladní přepravě, dále došlo k rozšíření případů uznání platnosti elektronických dat při absenci přepravních dokladů v papírové podobě a do textu byly promítnuty změny jiných vztažných interních norem nebo dokumentů (např. vnitropodnikové přepravy). **Iva Vokounová**

Smluvní přepravní podmínky ČD Cargo k 1. 7. 2015

S účinností od 1. července 2015 byla vydána Verze č. 04 Smluvních přepravních podmínek ČD Cargo, a.s. (SPP).

Hlavním důvodem k provedení této změny bylo přizpůsobení textu podmínek současnému trendu výběru spotřební daně u vybraných výrobků podléhajících této dani, které jsou přepravovány společností ČD Cargo. Zásadní změnu představuje doplnění nové kapitoly 3.12, která podrobným a zásadním způsobem stanoví povinnosti, které musí odesílatel splnit, podává-li k přepravě vybrané výrobky. Současně zcela jasně definuje požadavky, které bude ČD Cargo na odesílateli uplatňovat při nesplnění jeho povinností daných zákonem o spotřebních daních a správce daně uplatní vůči dopravci ČD Cargo sankce. Náležitosti vztahující se ke spotřební dani se prolínají i dalším textem SPP (doplnění pojmů, neakceptování požadavku na zjišťování hmotnosti, opatření při přepravní překážce, změně přepravní smlouvy apod.). Současně byla doplněna nová Příloha 17 obsahující vzor „Prohlášení odesílatele“ pro případ, že odesílatel o přepravovaném zboží prohlásí, že nepodléhá spotřební dani.

V souvislosti s touto změnou bylo pro zaměstnance ČD Cargo zveřejněno i interní opatření provozního ředitele č. 0019/2015, které problematiku přepravy těchto vybraných výrobků podrobně konkretizuje pro výkon práce jednotlivých zaměstnanců příslušného pracovního zařazení.

Dalším okruhem změn SPP je upřesnění podmínek pro vyhotovování „Protokolu o technické prohlídce vozu“ a jeho přikládání k přepravní listině v případě přepravy kolejového vozidla na vlastních kolech neschváleného typu, nebo kolejového vozidla schváleného typu či vozu jako dopravního prostředku, ale s propadlou lhůtou revize. I tato problematika si vyžádala doplnění další Přílohy 18 obsahující doporučený vzor „Protokolu s povinnými údaji“.

Současně v rámci vydání Verze 04 SPP došlo k drobným úpravám některých textů, u kterých se v průběhu platnosti vypracovala lepší formulace pro zvýšení vypovídací schopnosti jednotlivých ustanovení. Výše uvedené změny se promítly drobnou úpravou i do Přílohy 3 (Nákladní list pro vnitrostátní přepravu), 7 (Hmotnost obsahu vozových zásilek) a 15 (Tabulka zvláštních podmínek podeje).

Veškeré změny jsou v textu SPP barevně odlišeny. **Jiří Vorel**

Vědeckotechnický sborník ČD

Začátkem června vyšlo třicáté deváté číslo Vědeckotechnického sborníku ČD, které je určeno odborné i laické veřejnosti.

Je zveřejněno na webových stránkách www.cd.cz v sekci O nás – Tiskové centrum – Magazíny a periodika *(viz: http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/magaziny-a-periodika/vedeckotechnicky-sbornik-cd/-1893/)*. Číslo obsahuje 9 příspěvků.

1. prof. Ing. Vlastislav Mojžíš, CSc. – – Jubilea Ing. Jana Pernera

2. prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D. – – Odkaz Ing. Jana Pernera české železnici

3. doc. Ing. Bohumil Culek, Ph.D. – – prof. Ing. Bohumil Culek, CSc. – – Ing. Petr Voltr – Ing. Jiří Malinský – – Rozvoj technické infrastruktury Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice v oblasti kolejové dopravy

4. prof. JUDr. Karel Marek, CSc. – – Mgr. František Bodlák – Příkaz – Příkazní smlouva

5. Ing. Alena Plášková, CSc. – Společenská odpovědnost (PROČ – CO – JAK?)

6. Ing. Tomáš Rolník – Ing. Ivo Hruban, Ph.D. – Kvalita dopravního provozu severního zhlaví stanice Brno hl. n. v rámci ŽUB v odsunuté poloze

7. Ing. Ondřej Štěpán – Přístupy k prioritě tras vlaků při plánování jízdního řádu

8. Ing. Stanislav Valdman – Technologie překládky jednotek kombinované přepravy

9. Ing. Jan Vyčichl, Ph.D. – Ing. Tadeáš Volf – Statická numerická analýza pružného upevnění kolejnice k pražci Vossloh W14

Z pohledu nákladní dopravy je asi nejzajímavější příspěvek Ing. Stanislava Valdmana týkající se překládky jednotek kombinované dopravy.

Překládku intermodálních návěsů a výměnných nástaveb lze v rámci systému kombinované přepravy mezi jednotlivými druhy dopravy uskutečnit ve vertikální nebo horizontální rovině pomocí vhodně konstrukčně řešené překládací technologie. V podmínkách České republiky je používána pouze konvenční vertikální překládka těchto přepravních jednotek. Speciální překládací technologie umožňující horizontální překládku mezi jednotlivými druhy dopravy nejsou v překladištích kombinované přepravy v České republice doposud aplikovány. Jedná se o pokroková technologicko-konstrukční řešení, která jsou vyvíjena a následně aplikována především jako pilotní projekty pro nově vznikající linky a budované terminály kombinované přepravy. Každý z těchto nových konstrukčních přístupů k překládce uvedených jednotek kombinované přepravy vyžaduje vlastní specifické a technologické řešení a zázemí. Zavádění systému horizontální překládky jednotek kombinované přepravy přináší nejen zefektivnění procesu překládky jednotek kombinované přepravy mezi jednotlivými druhy dopravy, ale současně i celého systému kombinované přepravy v rámci kontinentálních přeprav.

Dva příspěvky ve sborníku také připomínají významného velikána českých železnic – inženýra Jana Pernera. Prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D., se zamýšlí nad motivy, které malého Jana ovlivnily natolik, že se nestal pomocníkem v rodném mlýně po boku svého otce, ale dal se na studia dopravních staveb. Určitě se Jan narodil v zajímavé době, jak z pohledu společenského a politického, tak především technického rozmachu. Jednalo se o období rozmachu obchodu a s tím souvisela přestavba a výstavba silničních komunikací na konci 18. a začátku 19. století. Další část pojednává o jeho významu při budování prvních parostrojních železnic nejen na Moravě a v Čechách, ale i v Rusku. Autor spatřuje jeho odkaz v tom, že se podílel na budování našich dnešních nejmodernějších koridorových tratí.

Michal Roh

Členství ČD Cargo v zájmových organizacích (1)

UIC

Společnost ČD Cargo patří do skupiny největších evropských železničních nákladních dopravců. Tomuto významu odpovídá i potřeba mezinárodní spolupráce.

Vedle rozvíjení dvoustranných vztahů se sousedními a dalšími kooperujícími dopravci je nedílnou součástí strategie společnosti i členství ve vybraných mezinárodních organizacích. Členství je na základě mandátní smlouvy formálně zaštítěno mateřskou společností ČD, nicméně zapojení a taktéž i úhrada nákladů za oblast nákladní dopravy jsou plně v kompetenci ČD Cargo.

Mezi jednu z nejstarších a nejvýznamnějších mezinárodních organizací patří **Mezinárodní železniční unie** (zkratka vychází z francouzského originálu Union Internationale des Chemins de fer), která byla založena v roce 1922, se sídlem v Paříži. Mezi 51 zakládajících železničních společností z 29 zemí patřily i Československé státní dráhy (ČSD).

UIC se v průběhu doby přetvořila do globální společnosti sdružující 200 členů z pěti kontinentů. Členství má tři podoby (aktivní členové 80, asociovaní 83, přidružení 37). Pomocí této organizace je pokryt více než 1 milion kilometrů tratí, na kterých je ročně přepraveno 2 500 miliard osobokilometrů a 9 500 miliard tunokilometrů. Členy mohou být železniční dopravci, manažeři infrastruktury, operátoři kombinované dopravy a další společnosti zajišťující služby v železniční oblasti (noční vlaky, veřejnou dopravu, vozový park apod.).

UIC ročně organizuje přibližně 85 seminářů, konferencí a školení. Za základ činnosti, který odpovídá i původní myšlence, se kterou organizace vznikla, je mezinárodní standardizace týkající se železniční výstavby a provozu. Za tím účelem UIC spravuje více než 670 technických předpisů. V současné době je hlavní misí UIC podpora železnice na globální úrovni s ohledem na výzvy mobility a udržitelného rozvoje. Mezi základní cíle patří sdílení nejlepších postupů mezi členy, podpora nových obchodních modelů, zlepšení řešení, a to jak technických, tak i těch, která mají vliv na životní prostředí, podpora interoperability a společných standardů s dalšími druhy dopravy.

Přizpůsobení se novým podmínkám

V nejnovějším vývoji organizace byl rozhodující rok 2006, kdy valné shromáždění, jehož se zúčastnili zástupci 140 členských drah, schválilo novou řídicí strukturu. Současně valné shromáždění také obnovilo řádné členství Ruských drah (RŽD) a potvrdilo tak návrat ruského dopravce do řad mezinárodní organizace. V průběhu zasedání se uskutečnila všechna statutární jednání organizace: jednala výkonná rada UIC, její valné shromáždění i světový výkonný výbor. Nové světové schéma umožňuje decentralizovanou spolupráci a plnění potřeb členů ze všech regionů. Podle nové řídicí struktury UIC působí na globální úrovni (jako světová federace) a na regionální úrovni, kde je v současné chvíli zřízeno šest regionů (Asie, Afrika, Evropa, Střední východ a Severní Amerika a Jižní Amerika). Vedle toho existuje 7 fór a platforem, více než 30 expertních pracovních skupin pokrývajících přibližně 180 projektů. Samotné členění odborů UIC je na osobní dopravu, nákladní dopravu, železniční systém a základní hodnoty.

Potřebu existence organizace zaštiťující, koordinující a harmonizující železniční sektor je možné demonstrovat na mnoha příkladech. Jedním z aktuálních je opatření SŽDC, které hovoří o povinnosti dopravce, provozujícího vlaky v rámci mezinárodní železniční dopravy, mít přidělen UIC kód (dříve RICS kód) společnosti (dle vyhlášky UIC 920-1). Od termínu začátku platnosti GVD 2015 (tj. pro Žádosti o trasy s kalendářem jízdy po 7. 12. 2014) není možné přidělit KDC v mezinárodní dopravě dopravci bez přiděleného UIC kódu společnosti.

ČD Cargo je aktivní

Experti ČD Cargo jsou zapojeni do mnoha pracovních skupin a projektů spjatých například s kolejovými vozidly, poplatky za dopravní cestu či oblastí IT. Dvakrát ročně je organizován tzv. High Level Freight Meeting, kde se setkávají generální ředitelé evropských železničních dopravců, kteří jsou ve spolupráci s další organizací CER (Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností) informováni o nejnovějším vývoji v oblasti drážních předpisů, iniciativ, projektů a legislativy. Dvakrát ročně je také organizováno tzv. Freight Forum, které se věnuje zejména přípravě nových projektů. Za velký úspěch a uznání odborné kompetence lze považovat zvolení pana Ing. Petra Červinky z odboru Procesního inženýringu předsedou studijní skupiny pro informatiku, tzv. IT Study Group. Tvorbu mezinárodních kontaktů a zvyšování odborné způsobilosti expertů ČD Cargo lze považovat za další z přínosů členství v této organizaci.

Další vývoj

Vedle liberalizace trhu, na kterou muselo UIC reagovat, je vznik ERA (Evropská železniční agentura), která byla Evropskou unií zřízena v roce 2004 a jež si klade za cíl zvýšení kompatibility národních železničních systémů a zajištění potřebné úrovně bezpečnosti železniční dopravy. ERA stanovuje standardy pro evropské železnice ve formě technických specifikací pro interoperabilitu TSI. Vzhledem ke stále se zvyšujícím euro-asijským přepravám se tak oblast harmonizace a působení UIC přesouvá na rozhraní Evropy a Asie, respektive na globální úroveň.

V současné době je předsedou UIC prezident Ruských železnic pan Vladimir Jakunin a generálním ředitelem pan Jean-Pierre Loubinoux.

Za zmínku jistě stojí i to, že UIC v září 2014 podepsala s EMLYON Business School dohodu o vzniku studia MBA orientovaného na intermodální dopravu.

Jak je z krátkého přehledu vývoje UIC patrné, musí se mezinárodní organizace přizpůsobovat měnícímu se prostředí a jeho potřebám. Vyplývá z toho i nutnost rozvoje spolupráce s dalšími subjekty a mezinárodními organizacemi, které si přiblížíme v dalších vydáních našeho magazínu. Nezastupitelnou roli UIC však dokládá její poradní status při OSN, kterým disponuje již od roku 1949.

Michal Vítěz

Představujeme profese ČD Cargo (6) – strojvedoucí

V dnešním vydání se zaměříme na jedno ze stěžejních zaměstnání v naší společnosti, a tím je strojvedoucí (KZAM 83112). K tomuto povolání přidáváme i zaměstnání strojvedoucí v přípravě (KZAM 83118) a strojvedoucí instruktor (KZAM 83110), která do dnešního dílu zcela určitě patří.

S představováním začneme podle čísel KZAM, takže jako první je zaměstnání **strojvedoucí instruktor.** Toto zaměstnání bylo nově do Katalogu zaměstnání založeno z toho důvodu, že jsme vyslyšeli připomínky z řad připravujících se zaměstnanců, že v některých případech se jim strojmistři a strojvedoucí nevěnují tolik, kolik by dle jejich představ potřebovali pro vlastní přípravu na výkon tohoto náročného zaměstnání. Naše představa byla, aby **strojvedoucí instruktor** byl pro naše „přípraváře" taková máma táta dohromady.

Mimo výchovnou a odbornou činnost s „přípraváři" musí strojvedoucí instruktor zvládnout i zkušební jízdy hnacích vozidel, zajišťuje kontrolu provozu HV, přejímku a předávku hnacích vozidel, včetně řešení nestandardních situací při jejich provozu.

Pro zařazení do zaměstnání **strojvedoucí instruktor** je jako nejnižší doporučené vzdělání stanoveno úplné střední všeobecné vzdělání se základní odbornou způsobilostí Pedagogické minimum, Licence a osvědčení strojvedoucího, Průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce. Pokud nemá zaměstnanec licenci, musí být až do 31. 12. 2015 požadována platná zkouška DSt-7 Strojvedoucí – traťový výkon.

Zaměstnanec zařazený jako **strojvedoucí instruktor** musí splňovat zdravotní způsobilost pro výdej licence strojvedoucího dle ustanovení § 1 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 101/1995 Sb. – – strojvedoucí řídící drážní vozidlo na dráze celostátní a regionální, včetně úspěšného zvládnutí psychologického vyšetření.

V zaměstnání **strojvedoucí instruktor** je stanovena smluvní mzda. Průměrná měsíční mzda vyplacená v tomto zaměstnání za období leden – květen 2015 byla ve výši 42 622,- Kč.

Strojvedoucích instruktorů je celkem 19 zaměstnanců. V tomto zaměstnání očekáváme zúročení dlouholetých kvalitních odborných i praktických zkušeností, které by se měly strojvedoucím v přípravě předat, a tak je věkový průměr 49 let vcelku uspokojivý.

V zaměstnání **strojvedoucí** jsou zajišťovány veškeré nezbytné pracovní činnosti spojené s řízením, obsluhou, opravami a údržbou hnacích vozidel stanovené legislativou a interními normami ČDC v platném znění. Nerada bych zde činnosti, které **strojvedoucí** při výkonu své práce zajišťuje, vyjmenovávala, protože by se mohlo stát, že bych na nějakou mohla zapomenout anebo ji naopak uvést navíc, a to by mohlo vyvolat určité pochybnosti, zda se některé činnosti v tomto zaměstnání vykonávat musí, či nikoliv. V této souvislosti musím konstatovat, že v návaznosti na výdej licence strojvedoucího, která je vlastnictvím **strojvedoucího** (nikoliv dopravce, jak by se někdo mohl mylně domnívat) a má evropskou platnost, se základní pracovní činnosti ze strany EU vydefinovaly a pojmenovaly.

Tomáš Piska

Pro zařazení do tohoto zaměstnání je jako nejnižší doporučené vzdělání stanoveno střední odborné vzdělání s výučním listem strojního, elektrotechnického, stavebního nebo dopravního zaměření.

Zaměstnanec zařazený jako **strojvedoucí** musí splňovat zdravotní způsobilost pro výdej licence strojvedoucího dle ustanovení § 1 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 101/1995 Sb. – strojvedoucí řídící drážní vozidlo na dráze celostátní a regionální, včetně úspěšného zvládnutí psychologického vyšetření.

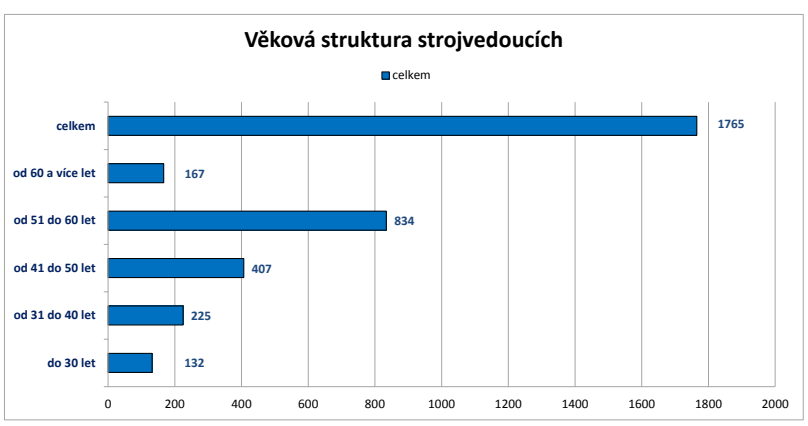
Z pohledu odborné způsobilosti musí být **strojvedoucí** držitelem platné Licence a osvědčení strojvedoucího, Průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce. Pokud nemá zaměstnanec licenci, musí být až do 31. 12. 2015 požadována platná zkouška DSt-7 Strojvedoucí – traťový výkon.

Pokud zajišťuje pracovní výkony mimo území České republiky, je také nezbytná znalost předpisů státu, kde je pracovní výkon zajišťován, a základem je i nezbytná jazyková znalost na úrovni B1 podle Společného evropského referenčního rámce pro jazyky.

Strojvedoucí jsou do mzdového rozpětí TS 9 až TS 11, SM zařazováni podle zajištění konkrétních výkonů.

Do TS 9 (základní měsíční tarif ve stupnici 4 je stanoven ve výši 23 590,- Kč) je zaměstnanec zařazen v případě zajištění výkonu práce při posunu na dráze – vlečce.

TS 10 (základní měsíční tarif ve stupnici 4 je stanoven ve výši 25 130,- Kč) je určen pro ty, kteří zajišťují výkon práce převážně při posunu na stanoveném typu dráhy a při zajištění převážně traťových výkonů spojených s obsluhou nácestných stanic v obvodu domovské PJ.



Do TS 11 (základní měsíční tarif ve stupnici 4 je stanoven ve výši 26 470,- Kč) je zaměstnanec zařazen v případě, že zajišťuje převážně traťové výkony a výkony na pohraničních tratích a v pohraničních stanicích (zkouška D100 až 103) a na peážních tratích.

Průměrná tarifní měsíční mzda vyplacená v tomto zaměstnání za období leden – květen 2015 byla ve výši 32 936,- Kč.

Smlouva o mzdě byla podepsána se zaměstnanci, kteří zajišťují traťové výkony na území jiného státu (nevztahuje se na výkony na pohraničních tratích a v pohraničních stanicích, peážních tratích).

Průměrná smluvní měsíční mzda vyplacená v tomto zaměstnání za období leden – květen 2015 byla ve výši 41 158,- Kč.

V zaměstnání **strojvedoucí** pracuje celkem 1 765 zaměstnanců a průměrný věk v tomto zaměstnání je 49,5 roku. Věková struktura v zaměstnání **strojvedoucí** není tedy zrovna příznivá, jak vyplývá i z přiloženého grafu.

Posledním zaměstnáním je **strojvedoucí v přípravě**. Pro každého zaměstnance zařazeného do tohoto zaměstnání je prvořadým úkolem, aby zvládl veškeré činnosti stanovené pro teoretický a praktický výcvik legislativou a interními normami ČDC, v platném znění, v rámci přípravy na výkon zaměstnání strojvedoucího, včetně úspěšného vykonání zkoušky DSp-5 Strojvedoucí v přípravě.

Pro zařazení do tohoto zaměstnání je jako nejnižší doporučené vzdělání stanoveno střední odborné vzdělání s výučním listem strojního, elektrotechnického, stavebního nebo dopravního zaměření.

Zaměstnanec zařazený jako **strojvedoucí v přípravě** musí splňovat zdravotní způsobilost pro výdej licence strojvedoucího dle ustanovení § 1 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 101/1995 Sb. – – strojvedoucí řídící drážní vozidlo na dráze celostátní a regionální, včetně úspěšného zvládnutí psychologického vyšetření.

Strojvedoucí v přípravě jsou do mzdového rozpětí TS 5 až TS 7 zařazování podle toho, jak zvládají svou přípravu a plní tzv. „výcvikový plán".

Do TS 5 (základní měsíční tarif ve stupnici 4 je stanoven ve výši 17 820,-Kč) je nový zaměstnanec zařazen v případě nástupu k ČDC, a to po dobu výcviku v dílnách – max. 4 měsíce.

TS 6 (základní měsíční tarif ve stupnici 4 je stanoven ve výši 19 340,- Kč) je určen pro ty, kteří se připravují pro samotný výkon do doby vykonání odborné zkoušky DSp-5.

A do TS 7 (základní měsíční tarif ve stupnici 4 je stanoven ve výši 20 800,- Kč) je zaměstnanec zařazen až po úspěšném vykonání zkoušky DSp-5, v rámci přípravy k samostatnému výkonu činnosti strojvedoucího a aplikace teoretických znalostí při provozu a údržbě hnacích vozidel pod odborným vedením.

Průměrná měsíční mzda vyplacená v tomto zaměstnání za období leden – – květen 2015 byla ve výši 20 467,- Kč.

Vysoký věkový průměr u strojvedoucích se snažíme snížit právě výchovou nových strojvedoucích v zaměstnání **strojvedoucí v přípravě**, kterých je dnes 57 a jejich věkový průměr je 30 let.

Za redakci Cargováku jsme požádali o spolupráci kolegy z PJ Ostrava, kteří „vyzpovídali" své kolegy pana **Stanislava Dreslera**, který u železnice pracuje od roku 1979 a v profesi strojvedoucí od roku 1981, a pana **Tomáše Pisku**, který u železnice pracuje od roku 1988 a v profesi strojvedoucí od roku 1996. Oba jsou zařazeni na pracoviště PP Ostrava hl. n., které je organizačně začleněno do PJ Ostrava.

Co rozhodlo o tom, že jste se stal strojvedoucím?

S. Dresler: Jak se říká, jablko nespadlo daleko od stromu. Můj otec byl strojvedoucím ve strojové stanici Studénka a už jako chlapec jsem mu nosil obědy na šichtu na bílovecké nádraží. Tam jsem se seznámil s prací strojvedoucího, když jsem otce sledoval například při řízení motorového vozu M 131. Proto po základní škole padla volba na železniční průmyslovku v Šumperku, obor elektrická trakce a kolejová vozidla. Po maturitě a půlroční vojně jsem nastoupil v listopadu 1979 jako kandidát strojvedoucího do lokomotivního depa v Ostravě. Strojvedoucích byl tehdy nedostatek, takže ani ne po dvou letech výcviku jsem se stal strojvedoucím elektrické trakce.

T. Piska: Pocházím z železničářské rodiny – otec byl posunovač, strýc strojvedoucí, děda vlakvedoucí. Není proto divu, že mě rodiče dali na železniční průmyslovku do Šumperka. Když jsem v roce 1988 maturoval, měl jsem už jasno, že se chci stát strojvedoucím. Cesta to ovšem nebyla jednoduchá, v té době klesaly výkony a strojvedoucích u ČSD byl nadbytek. Nastoupil jsem k ČSD LD Ostrava jako elektromechanik, po třech měsících jsem už dělal pomocníka strojvedoucího. Pak ovšem přišlo snižování stavů a musel jsem přejít na pomocný provoz, kde jsem pracoval mj. jako topič. Teprve v roce 1995 jsem se dostal do kurzu na E trakci a výcvik dokončil v roce 1996.

Vyhovuje Vám více práce v turnuse nebo nasazení na výkony letmo?

S. Dresler: Při vzniku ČD Cargo jsem pracoval v režimu letmo, střídal jsem výkony na rychlících na Prahu. Rozhodl jsem se, že zůstanu v Ostravě, i když to znamenalo opustit osobní vozbu, rozhodoval jsem se hlavně podle dojezdové vzdálenosti. Asi 5 let již jezdím v turnuse na výkonech Ostrava – Česká Třebová, s poznáním do Kolína. Turnus má své výhody. Sice čtyři z pěti směn zasahují do noční doby, ale mám rozpis směn na delší období, který strojmistr respektuje.

T. Piska: V turnuse jsem pracoval 6 let na staničním posunu na řadě 111. Od roku 2002 jako traťový strojvedoucí už jen letmo. Vzhledem k tomu, že v PJ Ostrava je výkonů v turnuse velmi málo, jako „mladší leťák" nemohu zatím o nějakém stabilním turnuse uvažovat. Podmínky u „turnusáků" jsou výrazně lepší. Letmo strojvedoucím se plánují směny na 4 dny, a pak se ještě stejně spousta věcí mění, posouvají se nebo ruší nástupy na telefon, nebo jsme naopak avizováni do práce, hlavně o víkendech. Soukromý život si v podstatě nelze plánovat.

V čem vidíte odlišnost práce u ČD Cargo a u jiných dopravců?

S. Dresler: Domnívám se, že práce strojvedoucího je všude stejná, možná pouze jinak ohodnocena, protože firmy si dnes strojvedoucí přetahují.

T. Piska: Jsem v kontaktu s některými bývalými kolegy z ČD, kteří pracují u jiných dopravců. Můžu tedy zprostředkovaně porovnávat. Styl práce je samozřejmě podobný, většinou však nemají krátké směny (u ČDC jich také není např. v porovnání s ČD hodně, ale jsou), zaměstnanci mají méně benefitů, zato někteří dopravci nabízejí výrazně lepší platové podmínky.

V ČD Cargo se postupně rozšiřují pracovní povinnosti u profese strojvedoucí. Přináší Vám to nějaké problémy?

S.Dresler: Jezdím v turnuse s vlaky

Stanislav Dresler

mezi velkými ranžíry, kde strojvedoucí zatím příliš dalších povinností nevykonávají. Udržuji si však poznání na jiných ramenech (např. Třinec), kde se běžně s odvěšováním a zajišťováním mohu setkat. Problémem je samozřejmě vykonávání těchto činností ve zhoršených povětrnostních podmínkách.

T. Piska: Z mého pohledu je práce strojvedoucího příliš kvalifikovaná na to, abychom stále větší část pracovní doby věnovali přenášením zarážek apod. V PJ Ostrava se mi zdá, že v zavádění nových technologií jsme oproti jiným obvodům popředu. To, že dnes ve stanicích není personál ČD Cargo, někdy znamená pro strojvedoucího zdlouhavé řešení problému (např. zaseklý rozvaděč na předposledním voze 600 m dlouhého vlaku). Při mém rozsahu poznání (nejen tratě, ale i stanice a vlečky) si musím pamatovat, kde se používá jaká technologie, a to je dost náročné.

Byl byste ochoten podstoupit jazykovou přípravu a podílet se na zajišťování výkonů ČD Cargo v zahraničí?

S. Dresler: Pokud by to bylo z důvodu zachování zaměstnání v profesi, tak určitě ano, jinak bych to raději přenechal mladším….

T. Piska: Ano, samozřejmě, pokud by příprava byla kvalitně zorganizována, tak proč ne? Jak by ale vypadaly směny např. do Polska, si zatím nedokážu představit….

Text: Věra Drncová za spolupráce Aleše Kiky a Ing. Pavla Kuřila

Odvoz tramvajových kolejnic vlaky ČD Cargo

V sobotu 20. června 2015 byla zahájena výluka tramvajové trati na Evropské třídě v Praze mezi zastávkami Thákurova, včetně přilehlé křižovatky, a Nádraží Veleslavín.

Výluka bude trvat do 8. srpna a dokončovací práce za provozu tramvají budou pokračovat až do 22. srpna. Během výluky bude probíhat rekonstrukce dvoukolejné tramvajové trati v délce zhruba 1 600 metrů včetně příslušenství, jako jsou trolejové vedení, dráhové kabely, detekce tramvají pro ovládání světelné signalizace na křižovatkách, elektrické ovládání výměn včetně jejich vytápění (zde konkrétně pro vjezd do smyčky Červený vrch) a definitivní dopravní značení. Dále bude provedena rekonstrukce tří párů zastávek, a to včetně zřízení bezbariérových přístupů a jejich vybavení prvky pro nevidomé a slabozraké. Bude vybudován zatravněný svršek ve dvoukolejné délce 933 metrů, bezbariérové úpravy přechodů pro chodce a jejich vybavení signálními a varovnými pásy a v neposlední řadě úpravy rekonstrukcí dotčených komunikací a chodníků. Stavba je realizována z přilehlých jízdních pruhů a obousměrný silniční provoz na Evropské třídě je zachován. Během výluky tramvajového provozu je v rekonstruovaném úseku zavedena náhradní autobusová doprava a ve zbytkové části tramvajové trati Divoká Šárka – Vozovna Vokovice – Nad Džbánem – Nádraží Veleslavín, odříznuté od ostatní tramvajové sítě, je v denním provozu zavedena linka č. 2.

Tato celkem běžná oprava a rekonstrukce tramvajové tratě, kterých se v Praze uskuteční ročně několik, je z pohledu ČD Cargo ale něčím přece jen výjimečná: po čtyřech letech byly opět vytěžené staré kolejnice přepraveny ze stavby do místa dalšího zpracování (šrotace) po železnici. Naposledy se tak stalo v roce 2011 při rekonstrukci tramvajové trati Braník – Dvorce a kolejnice byly tehdy nakládány ve stanici Praha-Krč. Při letošní akci byla nakládka provedena ve stanici Praha-Zličín, kde byly likvidované kolejnice nakládány naposledy před pěti lety při rekonstrukci přilehlého úseku tramvajové trati v Plzeňské a Makovského ulici. Pro letošní akci by samozřejmě byla pro nakládku nejvhodnější stanice Praha-Veleslavín, kde ale není k dispozici sjízdná manipulační kolej,

Nakládka tramvajových kolejnic v Praze-Zličíně v úterý 23. června. **Foto: Purum**

a proto byla nakládka do železničních vozů nakonec uskutečněna až ve vzdálenějším Zličíně.

Kolejnicemi bylo v pondělí 22. června a v úterý 23. června naloženo celkem sedm vozů řady Eas, které se v noci na středu 24. června vydaly na cestu do relativně nedalekých stanic určení v Kladně-Dubí a Praze-Hostivaři. Tím bylo zároveň prokázáno, že železnice může být konkurenceschopná i na krátké přepravní vzdálenosti a že může hrát pozitivní roli při odlehčení městským silničním komunikacím, když nahradila několik jízd kamionů s vytěženými kolejnicemi z místa stavby do kovošrotů na území Prahy nebo v jejím blízkém okolí.

Martin Boháč

Železniční tratě, kde vládne jen nákladní doprava (33)

Traťový úsek Chomutov – Černovice u Chomutova (– Vejprty)

Tento úsek někdejší mezistátní tratě Chomutov – Vejprty (– Annaberg) s odbočkou Křimov – Reitzenhain je dnes jediný, na kterém se alespoň příležitostně odehrává trochu významnější nákladní doprava, přičemž jejím jediným zdrojem je silo v Černovicích, patřící firmě Agro ZZN. Dříve se ovšem jednalo o mnohem významnější trať s bohatou a zajímavou historií, která pěkně ilustruje industriální vzestup a úpadek českého pohraničí.

Trať Chomutov – Křimov – Vejprty, dlouhou 57,8 km, postavila počátkem 70. let 19. století společnost Buštěhradské dráhy (BEB), která ji uvedla do pravidelného provozu 12. května 1872. Ve Vejprtech byla napojena na síť Saských královských drah, a to návaznou tratí do Annabergu (dnes Annaberg-Buchholz). V roce 1875 byla doplněna dalším spojením se Saskem, a to odbočnou tratí z Křimova přes Horu svatého Šebestiána do Reitzenhainu, a odtud dále do Chemnitz (Saské Kamenice). Obě tratě byly vybudovány za jedním hlavním účelem, a to k vývozu severočeského hnědého uhlí do průmyslových oblastí na druhé straně Krušných hor v Sasku, a tomuto účelu také několik desítek let sloužily. Význam trati podtrhovala patřičně dimenzovaná nádražní budova ve Vejprtech, dnes již dávno nevyužívaná a z velké části snesená.

V roce 1914 byly na trati, v rakouském jízdním řádu označené jako 104e, vedeny čtyři dvojice osobních vlaků v trase Chomutov – Vejprty, doplněné třemi dvojicemi smíšených vlaků na odbočné větvi Křimov – Reitzenhain. K 1. lednu 1923 byla Buštěhradská dráha zestátněna a její tratě včetně tratí na Vejprty a Křimov připadly ČSD. K další změně došlo v říjnu 1938, kdy se celá oblast dostala do sudetoněmeckého záboru a tratě převzaly DR. Ty je začlenily do své sítě, čímž vznikly tratě 169 Komotau (Chomutov) – Weipert (Vejprty) – Chemnitz a 169a Krima (Křimov) – Reitzenhain – Chemnitz. Na první z nich bylo vedeno sedm dvojic osobních vlaků, které všechny končily ve Vejprtech, a dále směr Chemnitz se muselo přestupovat. Na druhé uvedené trati jezdily čtyři dvojice osobních vlaků, z nichž většina ale pokračovala bez přerušení do saského vnitrozemí.

Určitou zajímavostí této trati je to, že

Vlečková lokomotiva černovického sila s číslem 720.597

jako jedna z mála u nás má skutečně horský charakter, který je dán jednak složitým a působivým překonáním výškového rozdílu mezi Chumutovem a Křimovem, kdy rozvinutím trasy do délky 23 km překoná trať na vzdálenost 8,7 km vzdušnou čarou výškový rozdíl 390 metrů, a dále vedením po náhorní planině Krušných hor přes Rusovou a Kovářskou do Vejprt.

Mezistátní provoz na trati přes Reitzenhain byl ukončen již v roce 1948 a trať byla zrušena v roce 1972. Na trati do Vejprt byla osobní doprava udržována v mnoha různých provozních modelech, zahrnujících i mezistátní osobní vlaky ze Saské Kamenice do Chomutova. Od začátku platnosti jízdního řádu 2014/2015 byl mezistátní provoz z Vejprt do Cranzahlu opět zastaven a po trati jsou vedeny pouze dvě víkendové dvojice vnitrostátních osobních vlaků v letní sezóně. Nákladní vlaky byly přes vejprtský přechod provozovány ještě v letech 2003 – 2005. Ve Vejprtech si České dráhy a dopravce BVO Bahn GmbH. předávaly zásilky černého uhlí z Ostravska určeného pro parní lokomotivy úzkorozchodné dráhy do Kurort Oberwiesenthalu. Dnes se na náhorní plošině Krušných hor objevují nákladní vlaky jen výjimečně. Občas se odváží dřevo z Kovářské (2012), Vejprt a Křímova (2011). Zajímavým pokusem o oživení přepravy byla zkušební překládka tříděného uhlí z železničního vozu Facc do nákladního automobilu ve stanici Kovářská v roce 2011.

Dnes tedy na trati probíhá pouze příležitostná nákladní doprava z černovického sila. Ta se děje ucelenými vlaky obilovin, vyváženými zpravidla do severoněmeckých přístavů, případně několikrát za rok jsou odtud vyvážena i řepková semena k dalšímu zpracování do Lovosic. V úseku Černovice u Chomutova – Chomutov bývají prázdné i ložené vlaky děleny na dvě nebo i více částí, a to především z důvodu kapacity kolejiště vlečky. Ta disponuje vlastní lokomotivou, kterou je zástupce dnes již poměrně vzácné řady 720 (T 435.0), stroj 720.597. V 80. a 90. letech minulého století bylo ale na vlečce provozováno ještě mnohem kurióznější vozidlo, a to motorový vůz M 240.0033 (820.033), zakoupený v roce 1984 od ČSD.

Pro úplnost je třeba zmínit, že kromě vlaků ČD Cargo jezdí na trati i vlaky jiných dopravců, kteří se specializují na exportní přepravy agrárních komodit. Proto je i dnes na tomto krátkém úseku někdejší významné přeskrušnohorské trati provoz poměrně pestrý.

Obsluha sila v Černovicích u Chomutova 6. května 2015, v čele s lokomotivou 731.008, které na postrku ještě pomáhá 731.018.

Text: Martin Boháč
Foto: Antonín Němeček

Rozvoj osobnosti – technika GROW (4)

Jak koučovat v manažerské praxi? Jak být koučem sám sobě?

Nahlédněte pod pokličku zkušeným a trénovaným koučům a použijte jednu z technik koučinku, jejímž autorem je Sir John Whitmore.

GROW technika vám umožní zefektivnit činnost v práci, ale i v osobním životě, např. ve sportu. Umožní vám lépe si zmapovat situaci a ze vzdálené, neuchopitelné představy mít jasný cíl a záměr. A také jasnější představu, jaká cesta k tomuto cíli vede, jaké jsou možnosti, jakou podporu potřebujete… a jaký první krok k cestě za cílem učiníte.

Název techniky vznikl spojením počátečních písmen jednotlivých oblastí, kterým je při stanovení dlouhodobých i krátkodobých cílů zapotřebí věnovat pozornost.

Je možné, že vygenerujete mnoho možností, je zapotřebí vybírat tu nejlepší. Která z nich vám nejlépe poslouží na cestě k cíli?

Pokud narážíte na mnoho překážek, uvědomte si, které z nich jsou ve sféře vašeho vlivu a které nejsou. Nad těmi, které nejsou, nemá příliš cenu ztrácet čas. Co však můžete ovlivnit vy sami? A jak se k tomu postavíte? Co můžete udělat?

Některé cíle, nebo jejich dílčí části, mohou být náročné, ať už z hlediska času, energie, nebo psychiky. Nestyďte se hledat oporu a podporu. I cesta dlouhá tisíc mil začíná prvním krokem, proto je důležité si uvědomit, že podstatné je začít, uvést sebe i dané téma do pohybu.

Hodně štěstí při cestě za vašimi dlouhodobými i krátkodobými cíli!

Text: Jana Nováková

Ilustrační foto

	GROW technika	
Oblast	Jedná se o:	Otázky k dané oblasti:
Goal setting – cíl	Cíle krátkodobé i dlouhodobé	Čeho chcete dosáhnout dlouhodobě v tomto tématu? Jaké jsou širší souvislosti? Jak poznáte, že jste cíle dosáhl? Podle čeho? Pomocí čeho můžete průběžně monitorovat postup k cíli? Kdy chcete dosáhnout vašeho cíle? Jaký vliv máte na váš cíl? Je ten cíl reálný?
Reality – realita	Skutečný stav věcí	Co se děje teď? (co, kdy, kde, kdo, jak, kolik) Co jste doposud pro tento cíl udělal/a? Jaké jsou obtíže? Kdo/co ovlivňuje situaci přímo? Kdo/co ovlivňuje situaci nepřímo?
Options - možnosti	Alternativní strategie, různé postupy	Jaké možnosti řešení vás napadají? Co dalšího byste mohl/a dělat? Co by udělal na vašem místě člověk, kterého obdivujete? Co ještě vás napadá? Jaké jsou zisky každého návrhu? Jaké jsou ztráty každého návrhu?
Will - vůle	Naši vůli to udělat + Akční plán	Co uděláte? Bude to naplňovat váš cíl? Co by mohlo tento krok ohrozit? A jak můžete ohrožení překonat? Kdy to uděláte? Komu o této akci řeknete? Jakou podporu potřebujete? Co/kdo vám může pomoci? Jak podporu získáte? Kdy? Jaké zdroje budete potřebovat?

Personální oddělení odpovídá

Je pravdou, že Drážní úřad odebírá strojvedoucím licence?

Nejprve je třeba zdůraznit, že nikdy se nic neděje bez důvodu.

Licence strojvedoucího (Licence) je doklad, který vydává Drážní úřad (DÚ). Zákonnou povinností DÚ je vést rejstřík vydaných Licencí. Platnost Licence je 10 let a je platná ve všech členských státech EU. Obnovuje se podle Metodického pokynu DÚ. Licence je vlastnictvím osoby, která ji získala.

Pokud dojde ke změně údajů v Licenci (změně čísla Licence, ztrátě nebo zničení), projednává tuto skutečnost s DÚ její držitel, tzn. strojvedoucí. Ten je povinen veškeré změny související s Licencí neprodleně oznámit na příslušném personálním pracovišti ČDC. **Neoznámení změn souvisejících s platností Licence je považováno za porušení povinností vyplývajících z pracovněprávních vztahů se zaměstnavatelem.**

DÚ odejme Licenci osobě která

a) přestala splňovat podmínku spolehlivosti k řízení drážního vozidla podle ustanovení § 46 zákona o dráhách, tzn. osobě pravomocně odsouzené pro trestný čin, jehož skutková podstata souvisí s řízením drážního vozidla, nebo pro jiný trestný čin spáchaný úmyslně, jestliže vzhledem k řízení a osobě žadatele je obava, že se dopustí stejného nebo podobného činu při řízení, nebo komu byl soudem uložen trest zákazu činnosti spočívající v řízení;

b) přestala splňovat podmínku zdravotní způsobilosti, nebo

c) o odnětí požádala.

Zaměřme se na dokládání zdravotní způsobilosti strojvedoucích na DÚ, protože již v několika případech zahájil DÚ správní řízení ve věci odebrání licence právě z důvodu neplatného zdravotního posudku, tzn., že došlo k naplnění písmene b) výše.

Na O10 GŘ ČDC jsme šetřením zjistili, že dotčení zaměstnanci mají platnost zdravotních posudků v pořádku a neprodleně jsme zahájili jednání s poskytovatelem pracovnělékařských služeb – Dopravním zdravotnictvím, a.s.

Důrazně jsme upozornili, že ze strany lékařů pracovnělékařských služeb pravděpodobně dochází k porušení ustanovení § 46f zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách, v platném znění, které lékaři pracovnělékařských služeb ukládá zákonnou povinnost, tj. zaslání jednoho stejnopisu lékařského posudku na DÚ, a to při provedení pravidelné prohlídky zaměstnance v pracovní pozici strojvedoucí, který je držitelem licence strojvedoucího. V této oblasti máme s Dopravním zdravotnictvím domluveny i postupy, které by porušování výše uvedené povinnosti výrazně omezily (např. zajištění odesílání posudků od lékaře nikoliv prostřednictvím pošty, ale datovou schránkou, kdy je odeslání i přijetí skutečně prokazatelné!).

Současně jsme vstoupili v jednání i s DÚ, a to za účelem zjištění aktuálnosti údajů o platnosti zdravotních posudků v jejich evidenci. Cílem bylo zabránit, z našeho pohledu, stresující situaci, kdy je doručeno oznámení o zahájení správního řízení, aniž by zaměstnanec mohl ovlivnit jednání lékaře pracovnělékařských služeb, který nesplnil svou zákonnou povinnost.

Došlo k dohodě, že pokud v evidenci DÚ bude platnost zdravotního posudku ukončena a nebude doložen posudek platný, dojde před zahájením správního řízení k odebrání Licence nejprve k ověření skutečného stavu v naší evidenci a až poté, co se zjistí, že zaměstnanec skutečně platný zdravotní posudek nemá, DÚ začne konat.

V případě posuzování zdravotní způsobilosti v zaměstnání strojvedoucí je třeba ještě zdůraznit následující.:

Žádost o vystavení zdravotního posudku dostávají strojvedoucí 3 měsíce před ukončením platnosti současného posudku. Je třeba upozornit i na skutečnost, že obsah lékařských vyšetření, který se v případě posouzení zdravotní způsobilosti v zaměstnání strojvedoucí upřesnil ve vztahu k výdeji licencí, se doplnil např. o vyšetření EKG u osob nad 40 let věku.

Mnoho zaměstnanců se mylně domnívá, že pokud nechají objednání k lékaři, který jim nový posudek vystaví na poslední chvíli, je vše v pořádku. Děje se tak z toho důvodu, že se platnost posudku krátí, což není pravdou.

V současné době dokončujeme úpravy informačního systému, který platnost posudků uvede na správnou míru, chybná data budou automaticky upravena. Platnost nového posudku se odvíjí od data ukončení platnosti posudku původního, nikoliv od data vykonání vlastní prohlídky u lékaře.

Bc. Věra Drncová

Vyšlo druhé číslo Bulletinu ČD Cargo

Od začátku července je na internetové adrese www.cdcargo.cz/bulletin ke stažení druhé číslo Bulletinu ČD Cargo. Rozsah výluk v letošním roce je značný. Kromě komplikací provozu však výluky představují i významný obchodní potenciál, který se nám díky aktivitě obchodního úseku podařilo uchopit. Našim zákazníkům nabízíme i přepravy radioaktivního materiálu. Na stránkách Bulletinu však čtenáři naleznou i další zajímavé informace o certifikátech ČD Cargo a seznámit se mohou s novinkami z oblasti nakládacích předpisů. Nechybí ani tradiční cestopis a ohlédnutí do minulosti, tentokrát do historie vlečky vedoucí do holešovického přístavu. Víte, že nedaleko sídla generálního ředitelství naší společnosti ještě nalezneme její koleje?

Ze zahraničí

FRANCIE
Nové vozy na obilí

Společnost **Compagnie de Transports de Céréales** (**CTC**), specializující se na železniční přepravy agrárních produktů, zadala výrobu celkem šesti set nových velkoobjemových vozů pro agrární komodity. Zakázku získala francouzská firma Titagarh Wagons AFR, která dodá 400 vozů ve verzi 101 m^3 ložného objemu a dalších 200 vozů pro těžší zboží o objemu 95 m^3. Konstrukce vozů, zejména pneumaticky ovládaná střecha a pevnost skříně umožní velmi rychlé nakládání o maximálním výkonu až 50 tun za minutu. Tato velká objednávka opět potvrzuje vzrůstající význam evropské železnice na trhu agrárních přeprav, zejména při vývozech do zámoří.

PÁKISTÁN, ÍRÁN
Přímé spojení Evropy s Indií

9. června 2015 byl slavnostně zahájen snad již definitivní pravidelný provoz na železniční trati mezi **Íránem** a **Pákistánem**, konkrétně na 750 km úseku mezi Quettou v Pákistánu a Zahedanem v Íránu; na území Íránu leží asi 90 a na území Pákistánu asi 660 km této širokorozchodné (1 676 mm) tratě. V Zahedanu byl již před několika lety vybudován překládkový terminál mezi širokým a normálním rozchodem, který přes íránské vnitrozemí a Turecko umožňuje přímé železniční spojení mezi Indií a Pákistánem na jedné straně a Evropou na straně druhé.

Příslušná mezistátní dohoda mezi Íránem a Pákistánem byla podepsána 18. května 2015 a zpočátku by hlavní přepravovanou komoditou měly být ropné produkty z Íránu do Pákistánu. Ty by měly být následovány importy další nerostných surovin, jako například síry nebo uhlí, a v opačném směru vývozy pákistánské rýže do Íránu. Podle vyjádření předsedy vlády pákistánské provincie Balučistán, po jejímž teritoriu trať v Pákistánu vede, by měla být též zahájena pravidelná osobní doprava.

Pokud skutečně dojde k zahájení pravidelné přepravy, vznikne zajímavá železniční spojnice mezi Evropou a indickým subkontinentem, na jejíž trase dnes leží pouze jedno slabé místo, a to železniční trajekt přes turecké jezero Van.

NĚMECKO, RAKOUSKO
Rekordní pokuta

15. července 2015 oznámila Evropská komise udělení pokuty 49,2 milionů eur za kartelovou dohodu mezi ÖBB a DB v letech 2004 až 2012, která se týkala zvýhodňování některých zákazníků, využívajících tzv. systémové vlaky „Balkantrain“ a „Soptrain“. Z této celkové sumy zaplatí ÖBB 17,4 milionů eur a DB 31,8 milionů eur. Dále v kauze figuroval i speditér Kühne+Nagel, kterému hrozila pokuta až 62 milionů eur, které se ale vyhnul tím, že sám na kartel upozornil a spolupracoval při vyšetřování.

Martin Boháč

Poloostrov Hel – Półwysep Helski

Poloostrov Hel nebo správněji Helská kosa je cca 35 km dlouhým a nepříliš širokým výběžkem pevniny do Baltského moře. Odděluje Gdaňskou a Puckou zátoku od otevřeného Baltského moře.

Letecký snímek poloostrova Hel, oblasti Trojměstí (Gdaňsk, Sopoty, Gdyně) a ústí Visly do Baltského moře

Kosa vznikla působením mořských proudů a větrů, které zde vytvořily jakousi písečnou dunu, která je dnes porostlá borovým lesem. Na jejím místě se ještě před cca 300 lety nacházela řada větších či menších ostrůvků oddělených mělčinami. Aby byl výčet geografických dat úplný, dodejme, že poloostrov je v nejužším místě široký pouze 150 metrů, v nejširším pak cca 3 kilometry. Rozloha kosy je asi 32 km^2. Na začátku poloostrova se nachází město Władysławowo, na jeho konci pak městečko Hel. Významnými letovisky jsou ještě Jastarnia, Kuźnica nebo Jurata.

Nejvýznamnějším zdrojem obživy obyvatel Helu bylo vždy rybářství. Podle první historické zmínky z roku 1198 byl Hel centrem oblasti obchodu se sledi (herinky) a ve 13. století svým významem dokonce soupeřil s nedalekým Gdaňskem. Původní osada se nacházela asi 1,5 km západněji od dnešního centra a z dochovaných dokumentů víme, že zde byl zděný kostel, radnice, nemocnice, dvě tržnice a nesčetně hospod pro námořníky z přijíždějících rybářských a obchodních lodí. „Nový Hel" se objevuje až v listinách z počátku 15. století. Století 17. a 18. se do dějin Helu nezapsalo příliš pozitivně – město postihlo několik velkých požárů, což znamenalo jeho postupné vylidňování a v roce 1872 ztratilo městská práva. Nově osada ožila až při výstavbě nového ochranného přístavu v letech 1892 – 1893. V roce 1896 získává Hel status „Baltského koupaliště".

V roce 1920 se Hel stal součástí nové Polské republiky. V této době dochází k dalšímu rozmachu rybářství, vznikl zde mj. Výzkumný ústav rybářství. Ve 20. letech minulého století, v období polsko-sovětské války, kdy senát svobodného města Gdaňsk ztěžoval vykládku lodí s vojenským materiálem, vznikl projekt na výstavbu železniční tratě z Helu do Swarzewa. Stavba 40 km dlouhé tratě byla zahájena v roce 1920 a i přesto, že k překládání vojenského zboží na Helu nikdy nedošlo, byla nová trať 16. září 1922 předána do užívání veřejnosti. Od počátku sloužila nejen přepravě nákladů, ale i rychle se rozvíjejícímu turistickému ruchu a vojenským potřebám (viz dále). Navázala na již dříve otevřené úseky Reda – Puck (1898) Královských pruských drah a Puck – Swarzewo (1903) Spółky Akcyjnej Kolejki Puck – Krokowa.

Památek na vojenskou minulost nalezneme na Helu velké množství – část z nich je přístupná veřejnosti.

Hel – Rejon umocniony

Přelomovým pro celý poloostrov byl rok 1936, kdy se část Helu výnosem prezidenta proměnila v tzv. Rejon umocniony, neboli opevněný, resp. uzavřený prostor. A zde se již dostáváme k vojenské historii oblasti, která je velice zajímavá a provází nás tu téměř na každém kroku. Již při příjezdu si u některého z parkovišť můžeme prohlédnout tabule naučné stezky o vojenské historii severních Kaszub". Z pohledu železničáře je rozhodně zajímavá ta před osadou Kuźnica, kde se můžeme dozvědět o zátarasu z parních lokomotiv, který zde ve vodě vybudovala v roce 1945 německá armáda, aby znemožnila průjezd sovětských obojživelných vozidel mělčinami. Celkem vznikly čtyři takové barikády – jedna ze strany Baltského moře, tři od Puckého zálivu. Ale vraťme se zpět na konec třicátých let minulého století. Z polohy Helské kosy je zřejmý její strategický význam pro ochranu přístavů v Gdaňsku a Gdyni. Proto zde ve 30. letech minulého století začalo vyrůstat betonové opevnění. První dvě dělostřelecké baterie zde byly vybudovány v roce 1932. V otevřených postaveních však disponovaly pouze polními kanóny ráže 105 mm. Další tři protiletecké baterie s kanóny ráže 75 mm vznikly v letech 1933 – 1935. Jejich zbraně byly umístěny na masivních betonových muničních úkrytech a mohly působit jak proti leteckým, tak proti pozemním a námořním cílům.

„Nový" maják na Helu byl postaven v roce 1942.

Text a foto: Michal Roh

dokončení v příštím čísle

Zemřel zachránce židovských dětí

Ve věku požehnaných 106 let zemřel 1. července 2015 Sir Nicholas George Winton, známý zejména jako zachránce židovských dětí.

Celkem 696 dětem zajistil v roce 1939 odjezd z Československa do Velké Británie. Zachránil je tak před téměř jistou smrtí v nacistických koncentračních táborech. Určitě nejen proto, že pocházel z rodiny německého židovského obchodníka, ale zejména pro svoji lidskost se Nicholas Winton tak aktivně angažoval v dětské sekci Britského výboru pro uprchlíky z Československa (British Committee for Refugees from Czechoslovakia, BCRC), jehož londýnskou pobočku řídil. Právě on se svojí matkou a dalšími dobrovolníky vyhledával v Anglii adoptivní rodiče, jednal s anglickými úřady a v neposlední řadě získával příspěvky na kauce. Pražská pobočka dětské sekce shromažďovala potřebné dokumenty od rodičů, kteří měli zájem poslat své dítě do Anglie, a vyřizovala u německých okupačních úřadů povolení k vycestování. První vlak s dvaceti dětmi odjel z Prahy 14. března 1939, poslední 2. srpna téhož roku. Transport vypravený 1. září 1939 byl bohužel vrácen zpět, neboť v ten den začala 2. světová válka. Z dětí, které jím měly odjet, jich bohužel mnoho nepřežilo.

Odjezd Winton trainu z pražského hlavního nádraží 1. září 2009

Foto: Martin Navrátil

Nicholas Winton byl skromný muž a své činy nepovažoval za nijak významné. Jen náhodou se o transportech ohrožených dětí dozvěděla jeho žena, která se pak zasloužila o jejich publicitu. Bylo zorganizováno setkání Wintona s „jeho" dětmi, režisér Matěj Mináč připomenul jejich příběh ve filmu Všichni moji blízcí. Ani železničáři na jeho skutky nezapomněli a 1. září 2009, přesně 70 let po odjezdu posledního neúspěšného vlaku, vypravili zvláštní „Winton Train" kopírující jízdu slavných vlaků. Svoji pouť ukončil vlak po 1 200 km jízdy 4. září v Londýně, kde jej přivítal sám Nicholas Winton. Projekt pod názvem Inspirace dobrem tehdy podpořila i česká vláda. Na zajištění celé akce se významnou měrou podílela i akciová společnost ČD Cargo. Na 1. nástupišti pražského hlavního nádraží byl odhalen pomník z dílny sochařky Flor Kentové připomínající Wintonovy zásluhy.

Vzpomínková akce u pomníku Nicholase Wintona na hlavním nádraží u příležitosti jeho úmrtí. **Foto: Michal Málek**

Řada lidí má dnes tendence události 2. světové války zlehčovat. Úmrtí Nicholase Wintona je tak vhodnou příležitostí nejen k připomenutí jeho činů, jeho lidskosti a důležitosti nezištné pomoci zcela neznámým lidem v nouzi, ale také k připomenutí jen nedávno ukončených válečných hrůz a hrůz holocaustu.

Michal Roh

Zámocký hotel The Grand Vígľaš a podpolianske obce
Vígľaš – Očová – Hrochoť

Vás pri príležitosti 40. výročia ukončenia prevádzky lesnej železnice

Vígľaš – Kyslinky

(1906 – 1975)

srdečne pozývajú na výstavu:

„ Keď Hrochotskou dolinou jazdili vlaky "

18. 7. – 30. 8. 2015

Výstava zachytáva históriu a prevádzku lesnej železnice prostredníctvom čiernobielej a farebnej fotografie, amatérskych filmov, plánov, textu a hmotných zostatkov.

Výstava je sprístupnená denne od 7:00 – 19:00 vo výstavnej miestnosti na prvom nádvorí obnoveného zámku The Grand Vígľaš.

The Grand Vígľaš

Bližšie informácie o vstupe Vám poskytnú na recepcii hotela.

Foto měsíce

Snímek Martina Boháče, který jsme vybrali jako červencovou fotografii měsíce, navozuje pravou atmosféru letních dnů. „Bardotka" 751.219 v barvách ČD Cargo na mostě u Červené nad Vltavou nepózuje železničním fotografům, ale byla k dispozici firmě provádějící měření parametrů mostu. Ten byl uveden do provozu 20. listopadu 1889 a se svojí délkou 253 metrů a výškou 67 metrů byl druhým nejvyšším mostem v celém Rakousko-Uhersku. Jeho výška byla později snížena zatopením údolí při stavbě Orlické přehrady. V dnešní době je na mostě snížena traťová třída, což vytváří určité úzké hrdlo celého západovýchodního železničního spojení v regionu.

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.