Cargovák
12
2015
Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Nenechme si zkazit Vánoce

Evropou proudí davy běženců, v Paříži uskutečnili atentátníci několik útoků, střelci v USA zabili několik desítek lidí, v hlavním městě Číny se nedá dýchat... A tak bych mohl pokračovat dál. Nevím jak vy, ale já mám pocit, že média nás v poslední době zásobují jen více či méně negativními informacemi.

Proto jsem velmi rád, že poslední letošní vydání Cargováku bude mezi ostatními médii trochu výjimkou. Najdete v něm totiž celou řadu pozitivních informací. Dopad některých jste možná již zaznamenali, účinek některých se naplno projeví až v příštím roce. Z rozhovoru s předsedou představenstva panem Bednárikem je zřejmé, že si firma v letošním roce nevedla špatně. Podařilo se nejen udržet značnou část přeprav, ale zároveň uspět v konkurenčním boji a získat nové obchodní případy. Naše lokomotivy se stále častěji objevují ve vnitrozemí Polska, nově i v Maďarsku a v Rumunsku. Také úvahy o nákupu nových interoperabilních lokomotiv dostaly konečně v letošním roce konkrétní obrysy. O tom, že je firma v dobré kondici, svědčí i zájem investorů o nově vydané dluhopisy. Pro zaměstnance je velmi pozitivní zpráva o podpisu kolektivní smlouvy. Prosincové číslo však přináší celou řadu dalších zajímavých informací a tradičních rubrik. Naleznete zde i údaje upřesňující podmínky prolongace jízdních výhod.

Závěrem mi dovolte, abych vám jménem celé redakce popřál příjemné prožití vánočních svátků a do nového roku hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a – řečeno ústy televizní moderátorky Ivety Toušlové – samé dobré zprávy.

Michal Roh

Vážení a milí čtenáři,

Cargovák je především váš časopis, a proto se snažíme, aby jeho obsah byl vždy aktuální, rozmanitý a přinášel informace o dění nejen v naší společnosti. Od vydání prvního čísla v září 2009 se Cargovák postupně vyvinul až do dnešní podoby, a to také díky vám. Budeme rádi, když i v roce 2016 budete našimi aktivními spolupracovníky. V redakčním mailu cargovak@cdcargo.cz uvítáme nejen vaše příspěvky, ale i náměty nebo zajímavé fotografie. Těšíme se proto na další spolupráci.

Redakce

Foto: Jiří Vorel

Je za námi kus práce

Funkci člena představenstva zastáváte již déle než rok. Podařilo se Vám zrealizovat vše, co jste si při svém jmenování předsevzal?

V diári mám dvanásť bodov, ktoré som si poznamenal v prvom týždni pôsobnosti v Cargu. Každý som nejakým spôsobom otvoril, 3 – 4 dokončil, ale myslím, že je príliš skoro na bilancovanie. Ale viac či menej sú všetky body pred dokončením. Je však nutné si uvedomiť, že na dokončenie a uzatvorenie niektorých z nich nestačí jeden rok, ale je potrebné omnoho dlhšie obdobie.

Co považujete za největší úspěch v kariéře na Cargu?

Najväčší úspech? Neviem. Je tu veľa malých výhier, ale sme v konkurenčnom boji a ako iste viete, malé bitky vojnu nevyhrávajú. Ale ak by som predsa jeden úspech mal menovať, tak je to nasledujúci. Máme pokoj na prácu a nikto nespochybňuje rozhodnutia ČD Cargo. Ešte pred rokom som si ráno kupoval noviny trochu so zovretým žalúdkom. Vďaka ľuďom v mojom okolí sa nám podarilo nastaviť väčšiu transparentnosť, a to i v komunikácii či už s odbornou alebo novinárskou verejnosťou.

Myslíte si, že se v letošním roce podaří naplnit ukazatele ambiciózně stanoveného podnikatelského plánu?

Joj, tu by sa hodilo odpovedať v duchu „informovať o výsledkoch, vďaka pravidlám na kapitálovom trhu.....“, ale skúsim inak. Je za nami kus práce, nie len teoretickej, ale bude viditeľná i v číslach a ekonomických ukazovateľoch. Zároveň si uvedomujem, že je to zásluha všetkých zamestnancov a v týchto dňoch spolu s kolegami hľadáme nástroj, ako im za ich prácu poďakovať.

Ivan Bednárik, předseda představenstva ČD Cargo, a. s.

Jak se Vám daří v boji se silnou konkurencí, která v nákladní železniční dopravě panuje?

Sme silná a sebavedomá spoločnosť a aj vedľa konkurencie, ktorá razantne nastúpila na plne liberalizovaný trh v našom odvetví, si počíname dobre. Nielen že sme najväčším českým nákladným dopravcom na železnici, ale patríme i medzi päť najväčších železničných dopravcov v rámci celej Európy. Kľúčové je, že ponúkame už omnoho viac ako len dopravu tovaru z bodu A do bodu B. Cieľom je prostredníctvom našich doplnkových služieb poskytovať zákazníkom taký servis, aby sa mohli plne sústrediť na svoj hlavný predmet podnikania a problematikou dopravy sme ich zaťažovali čo najmenej. Ako príklad môžem uviesť našu ponuku komplexných služieb súvisiacich s preclením tovaru v prípade cezhraničnej prepravy alebo dopravu „poslednej míle“ kamiónmi v situácii, keď koľaje nevedú až priamo k zákazníkovi. Tento fakt pre nás nie je zásadnou prekážkou pre to, aby sa drvivá väčšina cesty neuskutočnila po železnici.

V jakém stádiu je nákup nových lokomotiv a obnova vozového parku?

Nové rušne sú v procese. Informáciu od výberovej komisie som zatiaľ nedostal, ale v každom prípade potrebujeme investovať do budúcnosti našej spoločnosti, to je fakt. Bohužiaľ dnes nemôžeme konať na základe sedliackeho rozumu, na všetko potrebujete projekt, analýzy, štúdie vykonateľnosti a iné manažérske „huncútstva“. Takže podudržiavanosť a podinvestovanosť našej budúcnosti v hnacích vozidlách a vozňoch analyzujeme a výstup budeme predkladať ministrovi dopravy ešte v tomto roku. Nechcem predbiehať, ale príjemné čítanie to nebude. Čaká nás kus práce, všetkých do jedného.

Pane předsedo, přibližte prosím, k jakému účelu ČD Cargo použije peníze získané emisí dluhopisů v závěru listopadu 2015?

Pokračování na str. 2

Upíři na nákladovém nádraží Praha-Žižkov

V letošním roce natáčejí američtí producenti v České republice dva filmy, za které zde utratí více než miliardu korun. Část z těchto peněz získá společnost ČD Cargo díky spolupráci při realizaci některých záběrů na nákladovém nádraží Praha-Žižkov.

Film The Zookeeper's Wife je inspirován skutečnými událostmi z dob 2. světové války. Pojednává o manželích, kteří ve Varšavě provozovali zoologickou zahradu. Během válečných let zde s velkým osobním rizikem ukrývali tři stovky uprchlých židů, za což byli v roce 1965 izraelskou organizací Yad Vashem prohlášeni „Spravedlivými mezi národy". Předlohou filmu je stejnojmenná úspěšná kniha.

Nákladové nádraží Žižkov bylo vybráno pro natáčení záběrů deportací. V tomto případě jsme nedodávali žádné vozy ani lokomotivy, neboť ty byly poskytnuty soukromou společností. Techniku požadovaného stáří a vzhledu bychom totiž ve svém inventáři ani neměli. Byli jsme ovšem požádáni, abychom na několik dnů uvolnili část kolejiště. Požadavku nebylo možné vyhovět v původně požadovaném rozsahu. Iniciovali jsme tedy jednání, jehož výsledkem byla dohoda o uvolnění jedné koleje na několik dnů a dalších tří kolejí na jeden den. Protože na Žižkově je obvykle odstavené velké množství vozů, a není tedy snadné některé koleje úplně uvolnit, byla součástí dohody objednávka na odvoz a odstavení části našich vozů do jiné stanice, samozřejmě za úplatu. Proč bylo uzavření této dohody nutné, dokreslí fakt, že na nákladovém nádraží Praha-Žižkov je standardně tolik vozů, že z nich sestavený vlak by dosahoval okolo čtyř kilometrů délky. K úspěchu akce přispěl i fakt, že během víkendu před uvolňováním kolejí nakládalo místní kontejnerové překladiště více jednotlivých vozových zásilek na vozech ČD Cargo, než je obvyklé. Proto nebylo nutné na poslední chvíli odvážet k odstavení příliš velké množství vozů.

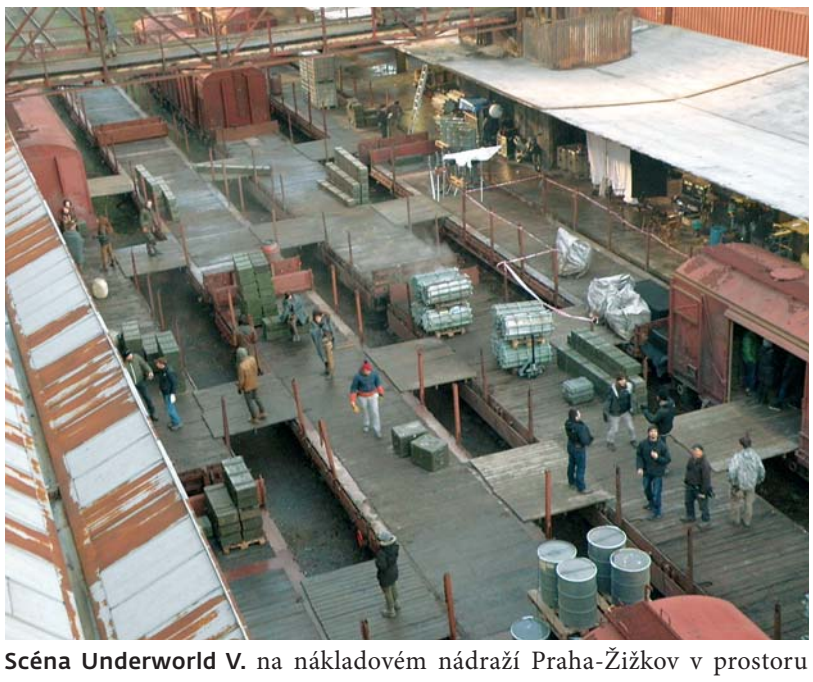
Natáčení snímku Underworld V. pro nás znamenalo podstatně delší přípravy a také významnější zapojení do práce filmařů. Již na přelomu jara a léta jsme byli požádáni o nabídku vozů, které bychom byli schopni pro natáčení nabídnout. Dodali jsme obrázky a fotografie prakticky všech vozových řad včetně rozměrů. Protože nám nebyl znám přesný záměr použití vozů, dodali jsme materiály ke všem vozům. Pro natáčení byly postupně vybrány vozy řady Res, Hadgs a Laails. V průběhu září a října se postupně upřesnily počty vozů a vyprecizováno bylo i jejich rozmístění v kolejišti. V předchozích měsících probíhaly na stejném místě pod záštitou Národního filmového archivu různé kulturní akce na plošině vytvořené na vozech Res, vyřazených z provozu. To bylo nyní velmi výhodné, protože Národní filmový archiv jich měl pronajato více než 20 a na natáčení bylo potřeba téměř stejné množství. Vozy byly podle plánu rozestavěny v pondělí 16. listopadu s tím, že během předchozího víkendu byly sklopeny všechny bočnice. Téměř celý týden probíhala příprava scény, kdy na vozy byly instalovány různé balíky, technika a podobně. Totéž probíhalo i na přilehlých prostorách ramp a pronajatého skladiště. V pátek a sobotu stejného týdne probíhalo vlastní natáčení.

Série Underworld je akčně hororová sága, jejímž tématem je souboj o vzájemnou nadvládu mezi upíry a vlkodlaky. Stejné téma bude také obsahem dílu natáčeného v tomto roce. Vytvořené prostředí tomuto zadání plně odpovídalo. Technikou vytvořená mlha, natáčení pozdě odpoledne a v noci s umělým osvětlením s dlouhými a hlubokými stíny, to vše vyvolávalo pocit mrazivě strašidelného prostředí. V těchto podmínkách bylo velice zajímavé pozorovat na monitorech, jak si ve voze řady Hadgs filmový hrdina za hlubokého ticha píchá do žíly podivnou látku. Že jde o interiér našeho pronajatého vozu, však prakticky nebylo možné poznat, natolik byl předchozí přípravou změněn.

Nákladové nádraží Žižkov je mezi filmaři dlouhodobě velmi oblíbeným místem. V minulosti zde například natáčela Angelina Jolie scény do filmu Wanted, v nichž žigulíkem honila Pendolino. Pro železničáře zajímavé záběry mimo jiné i z důvodu, že trať na Žižkov není zatrolejovaná. Před několika lety byla pro seriál Kriminálka Anděl z mostu nad vjezdovým zhlavím shazována „mrtvola", kterou měl přejet vlak. Jeden z nejslavnějších herců současnosti Tom Cruise natáčel na nákladovém nádraží Praha-Žižkov část filmu Mission Impossible.

Další budoucnost využití pro natáčení je však nejistá. Zvýšená ekonomická prosperita nejen naší země se projevuje mimo jiné oživováním developerských projektů. Celý prostor nákladového nádraží Praha-Žižkov proto bude brzy opuštěn a velká část kolejiště ustoupí nové výstavbě. Možnost využití zbylých kolejí je značně nejistá.

Text a foto: Martin Kašpar



Scéna Underworld V. na nákladovém nádraží Praha-Žižkov v prostoru mezi sklady.

Vnější osvětlení hnacích vozidel

25. listopadu 2015 proběhlo trochu netradiční setkání pracovníků odboru údržby a oprav kolejových vozidel se zástupci odborových centrál. Proč netradiční?

Začátek byl stanoven na 17 hodin, protože součástí jednání byla i prezentace jednotlivých typů vnějšího osvětlení na lokomotivách ČD Cargo. A pro takovou „šou" je samozřejmě třeba dostatečná tma. Prezentace proběhla v setmělé rotundě SOKV Ústí nad Labem, které toto setkání hostilo. Ke cti všech účastníků je třeba říci, že se nezalekli pozdějších hodin a někteří dorazili i ve svém volnu.

Pro strojvedoucí je dostatečný výhled z lokomotivy jednou z priorit, proto je třeba výběru vhodného osvětlení věnovat velkou pozornost. Pracovníci odboru údržby a oprav kolejových vozidel nejprve prezentovali používaná řešení a poté objasnili problematiku evropské normy 15 153, která se osvětlením drážních vozidel zabývá. Po ozáření stěn rotundy pozičními světly a dálkovými reflektory jednotlivých lokomotiv bylo dobře vidět, která řešení poskytují jaké osvětlení. Následné jednání v zasedací místnosti SOKV vyústilo v dohodu, jak dále pokračovat v nahrazování zastaralých žárovkových vnějších osvětlení.

Text a foto: Petr Říha

Je za námi kus práce

Pokračování ze str. 1

Dlhopisy, resp. dlhodobé cudzie zdroje všeobecne, používa ČD Cargo na financovanie dlhodobého majetku, primárne na obstarávanie a modernizáciu železničných koľajových vozidiel. K aktuálnej emisii sme pristúpili s prihliadnutím na životnosť týchto našich „výrobných prostriedkov" a plánovanému budúcemu investičnému apetítu, ktorý je spojený predovšetkým so zahraničnou expanziou spoločnosti.

Jak se daří skloubit Vaše pracovní tempo se soukromým životem?

Pred troma rokmi som dostal podobnú otázku od iných firemných novín. Odpovedal som jednoducho. Keď človek nemá rodinné zázemie, musí v práci časom vyhorieť. Dnes mi na rodinu a koníčky bohužiaľ zostáva tak tretina času, čo v posledných desaťročiach. Inými slovami povedané, mám na všetko, čo mi dokáže dobíjať baterky, tak 8 hodín týždenne, obvykle v nedeľu.

Skĺbiť poľovačku, rybárčenie, rodinu a synov hokej je niekedy ťažšie, ako vysvetliť plnenie plánu niekomu, kto nevie, aký je rozdiel medzi „zátopkom" a „esom". 20 rokov som sa nezastavil, takže to potrebné dobíjanie bateriek zatiaľ zvládam.

Připravil: Michal Roh

Tři otázky pro...

Jaroslava Pulze
vedoucího provozního pracoviště Nymburk

Nymburk býval ještě v nedávné minulosti sídlem provozní jednotky. Nyní provozní pracoviště patří pod PJ Praha. Byla to pro Vás velká změna?

Pro provozní pracoviště to příliš velká změna nebyla. Pouze nám odpadla starost o strojvedoucí, které si nyní metodicky řídí přímo z pražské provozní jednotky. Strojvedoucím tak poskytujeme pouze výstrojní a sociální zázemí. Obvod pracoviště zůstal v podstatě stejný. V našem „pépéčku" pracuje 130 zaměstnanců všech provozních a přepravních profesí. Určitým specifikem, které se jinde v obvodu PJ Praha nevyskytuje, je nasazení dvou dispečerů ve směně. Ten pro dálkovou dopravu je prodlouženou rukou dispečerského aparátu v České Třebové, druhý, staniční dispečer se stará o příliv a odliv zátěže do seřaďovacího nádraží.

Jak byste nám několika větami popsal obvod provozního pracoviště Nymburk?

Náš obvod je ohraničen stanicemi Sadská, Lysá nad Labem, Veleliby, Kopidlno, resp. Městec Králové a Velký Osek. Nakládka a vykládka na přilehlých tratích není příliš velká s výjimkou např. stanice Křinec, kde se nakládá železný šrot, nebo Městce Králové s nakládkou obilí a hnojiv. Přímo v Nymburce obsluhujeme např. vlečku Sladovny Soufflet. Těžiště naší práce je v seřaďovacím nádraží, kde za 24 hodin rozposunujeme přibližně 600 vozů, i když řada zaměstnanců ještě pamatuje doby, kdy zde bylo rozřazeno přes tisíc vozů za směnu. Přibližně třetinu zásilek tvoří železniční vozy s automobily a prázdné autovozy.

Zmínil jste přepravu automobilů. S těmi je Nymburk v posledních letech těsně spjatý. V blízkosti seřaďovacího nádraží měl ve spolupráci s DB vyrůst i nový autoterminál. Jaké činnosti v souvislosti s přepravami automotive v Nymburce zabezpečujete?

Nymburk je důležitým terminálem pro automobilku Škoda, pro kterou zde zajišťujeme sestavování ložených vlaků, deponujeme tu prázdné vozy, které podle dispozic Škodovky odesíláme do jednotlivých výrobních závodů. Podle tzv. konceptu Nymburk zde týdně sestavíme až 35 ložených vlaků do různých evropských destinací, nejčastěji na sever do Německa nebo na jih do přístavu Koper. Naši dispečeři komunikují přímo s automobilkou. V této souvislosti bych našim dispečerkám a dispečerům chtěl poděkovat, protože letošní rok pro ně byl, s ohledem na rozsah výlukové činnosti, poměrně kritický. Museli jsme si poradit s přesměrováním zátěže i s vyloučenými kolejemi přímo na „ranžíru".

Připravil: Michal Roh

Nové železniční koridory pro nákladní dopravu jsou v provozu

14. října 2015 se ve Varšavě uskutečnilo jednání dvou poradních skupin Severomořsko-baltského železničního nákladního koridoru (RFC 8).

Jmenovitě šlo o poradní skupinu zastřešující železniční dopravce (RAG) a skupinu zastřešující správce a vlastníky terminálů spolu s přístavními orgány (TAG). Jednání předcházelo oficiálnímu zahájení činnosti koridoru, které po několika letech příprav bylo uskutečněno 10. listopadu 2015. Koridor RFC 8 začíná v severomořských přístavech Willemshaven, Bremerhaven, Hamburk, Amsterdam, Rotterdam, Antverpy a větví se ve středním Německu po trasách Aachen – Hannover, Berlín – Varšava – Terespol (polsko-běloruská hranice) a Varšava – – Kaunas (Lotyšsko), Hannover – Falkenberg – Praha a Hannover – Wrocław – Katovice. Tento koridor je součástí evropské železniční sítě pro nákladní dopravu. Ta sestává z devíti definovaných železničních nákladních koridorů vytvořených na základě nařízení EU č. 913/2010. Cílem nařízení je posílení konkurenceschopnosti železnice vůči ostatním druhům dopravy, koordinace investic do železniční infrastruktury a harmonizace vnitrostátních železničních systémů. Mezi očekávané efekty patří posílení tranzitní železniční dopravy a kvalitnější služby z hlediska doby přepravy a spolehlivosti nákladní dopravy. Přes území České republiky prochází čtyři koridory – RFC 5, 7, 8 a 9.

Severomořsko-baltský koridor propojuje 6 členských států EU a pokrývá více než 6 000 km tratí. Řídící struktura je vedle již zmíněné poradní skupiny tvořena správní radou složenou z představitelů zainteresovaných ministerstev dopravy a představenstvem složeným z představitelů dotčených manažerů infrastruktury.

Mezi hlavní změny z pohledu dopravce patří povinnost žadatele objednávat vlakové trasy pro mezistátní nákladní vlaky na koridoru u jediného kontaktního místa (angl. Corridor One Stop Shop, zkr. C-OSS); u RFC 8 kontaktní místo sídlí ve Frankfurtu. Každý z manažerů infrastruktury vyčlenil část své kapacity, o kterou je nutné zažádat v Systému koordinace přidělování tras (PCS). Ten vyvinula mezinárodní železniční organizace Rail Net Europe (RNE). Nabídka předpřipravených tras bude zveřejněna jako katalog těchto tras (PaP) 11. ledna 2016 pro jízdní řád 2017 rovněž v systému PCS. Další novinkou je, že vedle dopravců mohou o trasy žádat i vlastníci zboží, a to pokud jsou v tzv. režimu „authorised applicant“. Celá iniciativa spojená s tvorbou a řízením koridorů je financována z Evropských fondů.

Michal Vítěz

Po dluhopisech ČD Cargo se zaprášilo

Společnost ČD Cargo přistoupila koncem listopadu k emisi nových dluhopisů s pětiletou splatností v celkové hodnotě 1 miliardy korun. Úrok byl dojednán na 1,4 procenta p.a. Přestože je aktuální úrok přibližně poloviční, než tomu bylo u předchozí emise, investoři se na dluhopisy obrazně řečeno „sesypali“.

„Využili jsme příznivé situace na trhu dluhové služby. Velmi nás těší velký zájem o naše dluhopisy, což mimo jiné umožnilo také významně snížit finální úrokovou sazbu. Samotná emise nových dluhopisů trvala jen pár dní a dnes již máme celou částku na účtu. Tuto transakci proto vnímáme jako jednoznačný výraz důvěry investorů a celého trhu ve společnost ČD Cargo a její budoucnost“, uvedl předseda představenstva **Ivan Bednárik**.

Levnější půjčky zlepší ekonomickou bilanci

Zadlužení společnosti tímto krokem nevzrostlo a zůstává na příznivé úrovni (pod 45 procenty). Aktuálně vydané dluhopisy totiž nahrazují dluhopisy splatné ke dni 22. prosince 2015 ve shodné částce 1 miliarda. Kč. Z celkového dluhopisového programu, který je pro společnost ČD Cargo schválen v rozsahu 6 miliard Kč, aktuálně společnost využívá 2,16 miliardy Kč.

Společnost ČD Cargo byla v roce 2014 zisková, dosažení zisku předpokládá i v letošním roce. Nižší náklady na obsluhu dluhu, plynoucí z úspěšné emise dluhopisů, jí pomohou dobré výsledky udržet i do budoucna – – předpokládaná úspora se pohybuje kolem 15 milionů Kč za rok.

Strategické investice

ČD Cargo zahájilo expanzi do zahraničí. Zajímavý je zejména polský, maďarský či ruský trh nebo přepravy zboží z německých přístavů do střední Evropy. Společnost se však potýká s postupným zastaráváním vozového parku. Proto chce peníze z dluhopisů investovat právě do nákupu a modernizace svého vozidlového parku.

Stejnou strategii pak hodlá uplatnit i v příštím roce, kdy je splatná zbylá část z původně vydaných emisí. ČD Cargo je připraveno, tak jako v roce 2014, minoritní část dluhopisů opět uhradit z vlastních zdrojů a zbývající částku nahradit novou emisí sloužící ke krytí nejen stávajících, ale zejména i nových investic, které zahraniční expanzi podpoří.

Tomáš Tóth

Organizační a personální změny ve společnosti

V souvislosti s aktivací odboru Zákaznické centrum (O19) schválilo představenstvo společnosti ČD Cargo, a.s., na svém jednání dne 25. 11. 2015 obsadit s účinností od 1. 12. 2015 do pracovní pozice ředitele odboru Zákaznické centrum (O19) **Bc. Pavla Holcnera**.

Na jednání představenstva společnosti ČD Cargo, a.s., dne 9. prosince 2015 byla s účinností od 1. 1. 2016 schválena 54. změna Organizačního řádu ČD Cargo, a.s. Jedna ze zásadních změn je odsouhlasena v rámci úseku provozu, a to konkrétně v provozní jednotce Praha, kdy dochází k zániku provozního pracoviště Kralupy nad Vltavou s tím, že jeho dosavadní atrakční obvod bude začleněn pod provozní pracoviště Beroun.

Dále zanikne provozní pracoviště Praha a jeho dosavadní atrakční obvod bude začleněn pod provozní pracoviště Praha-Libeň.

V rámci této změny dále na centrální úrovni vznikne na úseku v přímé řídící působnosti představenstva společnosti, v přímé podřízenosti předsedovi představenstva společnosti, odbor hospodaření s KV (O9). Do pracovní pozice ředitele nově vzniklého odboru byl uveden **Ing. Zdeněk Meidl**.

Dále představenstvo společnosti ke dni 31. 12. 2015 zrušilo pověření č. j. 595/2014-O10/1 ze dne 5. 11. 2014 k řízení provozní jednotky Brno pro pana **Tomáše Štose** a s účinností od 1. 1. 2016 ho obsadilo do pracovní pozice ředitele provozní jednotky Brno.

Věra Drncová

Kolektivní smlouva uzavřena

Po velmi náročném jednání byla ve středu 2. prosince 2015 podepsána Podniková kolektivní smlouva společnosti ČD Cargo, a.s. (PKS), na rok 2016.

Za ČD Cargo ji podepsali předseda představenstva Ivan Bednárik a člen představenstva Ing. Zdeněk Škvařil, pověřený řízením úseku provozu. Na straně odborových organizací pak svůj podpis přidali pánové Radek Nekola (Odborové sdružení železničářů), Jindřich Hlas (Federace strojvůdců ČR), Josef Hevera (Federace vozmistrů), Milan Mikeš (Sdružení odborářů služeb a dopravy), Ing. Lubomír Cakl (Unie železničních zaměstnanců), Jiří Staněk (Cech strojvůdců ČR), Jan Fridrich (Federace vlakových čet), Zdeněk Fojtík (Demokratická unie odborářů) a Milan Lokvenc (Federace železničářů ČR).

Výsledný dokument je v souladu s očekávaným vývojem podílu společnosti na trhu nákladní železniční dopravy. Sociální partneři se dohodli na nárůstu mezd o 1 % a na udržení stávajících benefitů. Po technickém čtení bude text dokumentu odevzdán do tiskárny a lze předpokládat, že distribuce PKS na jednotky organizační struktury bude uskutečněna ještě do Vánoc.

V příštím čísle Cargováku budete informováni o hlavních změnách, které PKS pro příští rok přináší. Na konci ledna a v průběhu února proběhnou podle požadavků JOS v jejich sídlech klasicky semináře k výkladu jednotlivých ustanovení.

Závěrem této informace mi dovolte, abych vám touto cestou poděkoval za práci, kterou jste v letošním roce odvedli, a popřál vám také klidné Vánoce, čas pro odpočinek a nabrání především psychických sil do roku následujícího. V něm vám i vašim nejbližším přeji zdraví, jež je předpokladem všeho ostatního, dostatek vzájemné tolerance a co nejvíce radosti. Prostě a jasně, mějme se fajn a pokusme se šířit pohodu kolem sebe.

Mojmír Bakalář

Reorganizace v Praze-Malešicích

Dokončení z minulého čísla

Kapacita libeňského kolejiště je dost omezená, zejména nyní, v době výluk „všemi směry“, zde čekají vlaky různých dopravců. Docházelo tím ke zpožďování. Také vozmistrům ve stanici Praha-Libeň těmito prohlídkami narůstalo množství práce a velmi často se dlouho čekalo, až se vozmistr uvolní z jiných vlaků. Problematické bylo zvláště období v noční špičce mezi 22. a 2. hodinou, kdy odtud odjíždějí Nex vlaky, a v ranní špičce, v době okolo předávek směny. Naproti tomu vozmistrům v Malešicích díky tomu práce znatelně ubylo. Hledali jsme tedy model, který by zajistil lepší rozložení práce mezi tato pracoviště. Jako nejlepší se ukázalo zrušení stanoviště vozmistrů v Malešicích a navýšení jejich počtu, coby tzv. traťových vozmistrů, v Libni. Tito vozmistři pracují v Libni, a pokud je práce jinde, přesunou se tam, kde je to potřeba. V nočních směnách, díky velkému provozu na vlečce Pošta Praha 022, jsou převážně v Malešicích, v denních směnách je jejich pohyb rozmanitější a mění se podle potřeb a podmínek provozu.

Další pracoviště, které bylo tento rok ovlivněno reorganizací, je pracoviště tranzitů-přípravářů v Malešicích. Jejich úkolem byla zejména obsluha informačních systémů v atrakčním obvodu posunové čety, jakož i příprava vlakové dokumentace. Zde jsme si museli položit otázku, zda může práce, které se musí provádět v místě, tedy hlavně předávání vlakové dokumentace, lepení vozů apod., provádět někdo jiný a zda práci s informačním systémem může stihnout jiné pracoviště natolik včas, aby nedocházelo k negativnímu ovlivňování jízd vlaků České pošty. Odpověď na tuto otázku byla klíčová, neboť Česká pošta požaduje, aby časy mezi ukončením nakládky a odjezdem vlaku byly co nejkratší. U končících vlaků je to stejné, protože okamžitě po přistavení vlaku je započata vykládka a třídění zásilek, aby nebyly zpožděny rozvozové automobily. Na všechny nutné technologické úkony zbývá čas v rozsahu minut a jakýkoliv drobný problém a zdržení se okamžitě přenáší do nežádoucího zpoždění. To následně negativně ovlivňuje další návazné činnosti pošty. Nakonec jsme usoudili, že zrušit pracoviště možné je. Nejdůležitější úkony spojené s obsluhou informačních systémů byly přeneseny na vozovou kancelář v Libni. Vozoví disponenti byli postupně seznamováni s realitou obsluhy poštovní vlečky. Bylo důležité, aby si uvědomili právě ten krátký čas mezi obsluhou vlečky a jízdou vlaku. Dokud byli všichni spolupracující zaměstnanci v jedné stanici a na jednom okruhu vysílačky, prakticky neexistoval problém, že by se provedla obsluha vlečky a nebyla včas vlaková dokumentace. Ovšem oddělením lidí obsluhujících informační systémy od posunové čety zvýšilo riziko, že se například vozový disponent bude věnovat jiné akutní práci a čas obsluhy vlečky zmešká. Vedoucí posunu proto dostali pokyn, aby vždy před začátkem obsluhy vlečky na to upozornili vozového disponenta.

Obě změny vstoupily v platnost k 1. září 2015. Na všechny zaměstnance, kteří se přeprav nějakým způsobem zúčastňují, jsou touto reorganizací kladeny zvýšené nároky. Od vedoucích posunu, přes vozovou kancelář, až po vedoucí směny v Praze-Libni. Předpokládáme, že technologii se povedlo nastavit tak, aby nedocházelo k negativnímu vlivu na vlaky a obsluhy České pošty. Přesto budeme dále sledovat, jak se v praxi tyto změny projevily, a budeme hledat řešení případných komplikací. První měsíc ukazuje, že zaměstnanci se ke změnám postavili čelem a zajistili spolehlivý provoz k plné spokojenosti zákazníků. Patří jim za to poděkování a uznání.

Martin Kašpar

Možnosti konverze systému 3 kV ss na systém 25 kV/50 Hz v podmínkách České republiky

V minulém čísle jsme vás seznámili s nároky moderních vozidel na potřebný výkon, odebíraný z trakčního vedení.

Dalším problémem stejnosměrné soustavy je automatické omezování výkonu lokomotivy při poklesu napětí v troleji pod 2 700 V, kdy **nelze využít plný výkon lokomotivy**. U typického zatížení traťového úseku a typické sestavy trakčního vedení stejnosměrné soustavy s oboustranným napájením měnírnami po 22 kilometrech klesá napětí v troleji, resp. klesá možný použitelný výkon lokomotivy, a to až na hodnotu 3 940 kW v nejvzdálenějším místě od měníren, tedy v polovině napájeného úseku. V modelovém výpočtu je uvažováno s takovým odběrem výkonu, aby napětí v troleji zůstalo na minimální hodnotě 2 700 V. Z výpočtů vyplývá, že **lokomotiva** s instalovaným výkonem přesahujícím 5 500 kW **nemůže** v úseku km 5,5 – km 16,5, tj na **50 % délky trati na stejnosměrné soustavě, využít plně svého výkonu**. Toto však není při pohybu vlaku ustálenou traťovou rychlostí až tak velký problém, neboť v takovém případě lokomotiva odebírá z troleje jen výkon potřebný k překonání jízdního odporu vlaku, který s výjimkou směrově a sklonově náročných úseků nedosahuje vysokých hodnot, a dále výkon pro napájení vlastních pomocných pohonů. Je tedy jasné, že hlavní slabinou a limitem stejnosměrné soustavy 3 kV je oblast rozjezdů vlaků v silně zatížených uzlech, kde již bylo dosaženo technických limitů tohoto způsobu napájení.

Nákladní vlaky na elektrizované trati mezi Antverpami a Bruselem jsou dnes pravidelně vedeny lokomotivami nezávislé trakce. Na snímku z Mechelenu z 23. září 2015 je lokomotiva C66 dopravce Crossrail v čele intermodálního vlaku.

Možnosti přechodu na napájení střídavým systémem 25 kV/50 Hz v celé síti SŽDC a dopady na nákladní dopravu

Omezení stejnosměrného systému byla známa již v poválečné době, a proto se i v tehdejším Československu začalo od 60. let minulého století s experimentováním a později i zaváděním progresivnějšího střídavého systému 25 kV/50 Hz. Popis historie vývoje tohoto systému u nás i ve světě by výrazně překročil rozsah tohoto článku, a proto se spokojme s konstatováním, že v dnešní době je na síti SŽDC stejnosměrný systém instalován na 1 812 km tratí a střídavý systém na 1 391 km tratí a až dodnes u nás nedošlo k žádné konverzi ze stejnosměrného na střídavý systém. Výjimku představuje pouze rekonstrukce místní trati Rybník – Lipno nad Vltavou z 1,5 kV ss na 25 kV/50 Hz před deseti lety. Změna soustavy zde byla vyvolána potřebou vyřešit problém napájení tehdy elektrizované hlavní trati České Budějovice – Horní Dvořiště z rozvodny ČEZ 110 kV v Lipně nad Vltavou. Nejde tedy o případ, který je tématem tohoto článku.

Ke konverzi, ač se o ní hovoří již od doby zavádění střídavého systému, zatím nedošlo z řady důvodů. Mezi ty patří v první řadě vysoký počet stejnosměrných lokomotiv u tehdejších Č(S)D, a tedy vysoká finanční náročnost na pořízení dostatečného počtu lokomotiv střídavých. Dále pak nutnost budovat nové transformovny připojené na síť 110 kV z důvodu nemožnosti napájet střídavou síť 25 kV ze zdrojů o (nižším) napětí 22 kV, které je běžně používáno k napájení měníren 3 kV ss. Otázka konverze samotného trakčního vedení již není tak závažná, neboť trolejový drát na stejnosměrný systém má větší průřez a je tedy bez problémů použitelný i na střídavém systému a ostatní prvky (zejména izolátory) jsou dnes buď stejné, nebo není problém je vyměnit v rámci pravidelné údržby.

V dnešní době, kdy jsou omezující limity stejnosměrného systému a jeho konverze na systém střídavý aktuálnější než kdykoli dříve, se některé výše uvedené překážky stávají postupným technickým a technologickým vývojem méně závažné a nepřekonatelné. Otázka stejnosměrných lokomotiv prakticky zmizela tím, že dnes jsou všemi výrobci jako základ všech typových řad pro nákladní dopravu nabízeny minimálně dvoufrekvenční lokomotivy 15 kV/16,7 Hz a 25 kV/50 Hz a nová jednosystémová stejnosměrná lokomotiva je dnes svým způsobem kuriozitou. Sem patří například lokomotivy Siemens Vectron pro DB Schenker Rail Polska, které jsou vyrobeny pouze pro systém 3 kV ss. To má pro provoz na rozsáhlé polské stejnosměrné síti své opodstatnění. Dnes u nás v nákladní dopravě provozované stejnosměrné lokomotivy jsou bez výjimky dávno za hranicí své životnosti a i nejnovější z nich, řady 163, byly vyrobeny již před třiceti lety. Proto by při postupné konverzi stejnosměrného na střídavý systém nemělo dojít k žádné kolizi se skladbou lokomotivního parku, který by naopak měl být plynule obměňován směrem k dvou a vícesystémovým lokomotivám.

Druhou věcí je náhrada měníren, z významné části napojených na veřejnou síť 22 kV, transformovnami. Toto býval až do nedávné doby poměrně zásadní problém, neboť z třífázového napětí 22 kV nebylo možno získat jednofázové napětí 25 kV. To však již bylo vyřešeno a na trhu existují komerčně dostupná zařízení umožňující tuto změnu napětí vyřešit velmi jednoduše. Jedná se především o aktivní fázový balancér, který z třífázového proudu generuje jednofázový proud symetricky zatěžující všechny tři fáze vstupního napájení a statický frekvenční měnič umožňující jednoduchou změnu frekvence a napětí mezi vstupem a výstupem.

O tom, že se nejedná o úplnou utopii, svědčí situace na Slovensku, kde již k postupným změnám napájení sítě dochází. Prvním krokem bylo, i v Cargováku zmíněné, přepnutí uzlu Púchov ze stejnosměrného na střídavý proud. V České republice je zatím uvažováno o přepnutí úseku Nedakonice – Přerov, a to především z důvodu snadnější elektrizace některých návazných odbočujících tratí střídavým systémem. Konkrétně jde o trať Otrokovice – Vizovice a případně ještě o směr Staré Město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou. A v obou případech jde o to, že v případě střídavého systému by nebylo nutno budovat nové napájecí stanice, které si vynucuje ztrátovější a energeticky náročnější stejnosměrný systém. Vzhledem k tomu, že trať Břeclav – Přerov byla nedávno kompletně modernizována, nebudou nutné zásadní zásahy do trakčního vedení a určité úpravy si vyžádají jen sdělovací a zabezpečovací sítě (jiné nároky na izolaci a stínění kabelů apod.). Horizont přechodu na střídavé napájení je pro úsek Nedakonice – Přerov stanoven zatím neoficiálně na rok 2019.

Na české železniční síti jsou vícesystémové lokomotivy již běžným standardem, a to i na vlacích ČD Cargo.

A jako určitou zajímavost ze zahraničí, která prakticky potvrzuje výše uvedené teorie, lze uvést Belgii a její síť elektrizovanou výhradně stejnosměrným systémem 3 kV. V některých uzlech, zvláště v okolí Bruselu, velice silně zatížených intenzivní příměstskou osobní dopravou se již elektrické energie pro nákladní vlaky v některých částech dne nedostává a ty musí být pravidelně vedeny lokomotivami nezávislé trakce. Jiným příkladem z téže oblasti je Betuweroute, neboli 160 km dlouhá trať spojující přístav Rotterdam a Německo, určená jen pro nákladní dopravu. Ta je z důvodu přivedení dostatečného výkonu k lokomotivám těžkých nákladních vlaků elektrizována právě systémem 25 kV 50 Hz, ačkoli nizozemské železnice jinak z historických důvodů celosíťově využívají stejnosměrný systém 1,5 kV.

V současné době disponuje dopravce ČD Cargo dostatkem vícesystémových lokomotiv, nejnověji třiceti lokomotivami řady 363.5.

Text a foto: Martin Boháč

Představujeme profese ČD Cargo (11) – strojmistr

V dnešním vydání pokračujeme v seznamování našich čtenářů se zaměstnáními, která se ve společnosti vyskytují nebo o kterých se předpokládá, že se mohou vyskytnout.

Zaměříme se na zaměstnání **strojmistr (KZAM 43230),** které je organizačně zařazeno nejen v PJ, ale i v SOKV.

Příklady pracovních činností v tomto zaměstnání:

- organizuje a řídí přístavby HV do údržby a oprav a nasazování HV k provoznímu výkonu,
- sestavuje rozvrh směn a vede evidenci a přehled o výkonech zaměstnanců,
- organizuje a řídí činnosti při obsazování směn v provozu, hospodaří a zodpovídá za evidenci pracovní doby zaměstnanců,
- pořizuje data do informačních systémů,
- řídí a koordinuje organizační potřeby a možnosti jejich řešení.

Pro zařazení do tohoto zaměstnání je jako nejnižší doporučené úplné střední všeobecné vzdělání.

Odborná způsobilost **strojmistra** je v základní struktuře stanovena zkouškou VS-1 Strojmistr.

Z hlediska zdravotní způsobilosti je zaměstnanec posuzován dle ustanovení § 2 písm. b) bodu 1 vyhlášky č. 101/1995 Sb. – vstup bez dozoru na provozovanou dopravní cestu.

Zaměstnancům, kteří jsou zařazeni do zaměstnání **strojmistr,** přísluší dle Katalogu zaměstnání tarifní stupeň 11 (základní měsíční tarif ve stupnici 0 v tarifním stupni 11 je 24 590,- Kč. Průměrná měsíční mzda vyplacená v tomto zaměstnání za období leden až listopad 2015 je ve výši 33 982,- Kč.

V zaměstnání **strojmistr** je zařazeno 90 zaměstnanců, jejich věkový průměr je 53 let.

V denní směně jsou v provozním pracovišti Nymburk, které spadá pod PJ Praha, obsazeny dva posty strojmistrů (strojový a personální). V den naší návštěvy měli službu pan Karel Komárek na pozici strojového strojmistra a pan Luděk Cerman na postu strojmistra personálního. Oba jsou zkušenými a dlouholetými zaměstnanci. Pan Komárek pracuje u železnice 37 a pan Cerman 35 let.

Povídal jsem si s nimi nejen o tom, co jejich práce obnáší.

Na to, jak se dostal k práci strojmistra, jsme se zeptali Karla Komárka:

Práce strojmistra byla dříve za odměnu, dnes už tomu tak není, protože platové ohodnocení je nižší než u strojvedoucích. Oba jsme na tuto pozici přešli v pozdějším věku, na mašině máme odježděno pěkných pár desítek let. Pro práci strojmistra je však praxe na lokomotivě nezbytná, stejně jako spousta dalších znalostí. Strojvedoucí vás nesmí nachytat, jak se říká, „na švestkách".

Co vše zabezpečuje strojový strojmistr?

Hlídáme kilometrické proběhy mašin, jejich přistavování do opravy. Přibližně máme na starosti okolo 60 motorových lokomotiv, což by mělo být suverénně nejvíce v rámci jednotlivých PJ ČD Cargo a jejich strojmistrů. Samozřejmě to vychází z charakteru našeho obvodu, kde drtivou většinu výkonů máme v motorové trakci a velké množství vlaků je minimálně na 2 a více hnací vozidla najednou.

Komunikujeme s SOKV, se strojvedoucími ohledně závad. V dílnách pak objednáváme provedení oprav nebo dalších prací, koordinujeme přístavbu i odsun lokomotiv z opraven. Všechny

Zleva: Karel Komárek a Luděk Cerman.

objednávky pořizujeme do SAPu. Při mimořádnostech objednáváme výjezd pomocného vlaku. Velkým pomocníkem je dnes počítačový program DISC, kde můžeme sledovat polohu hnacích vozidel i kontrolovat další věci týkající se např. strojvedoucích.

Luděk Cerman nám přiblížil práci se strojvedoucími:

Práce s lidmi je vždycky velmi náročná. Musíte být šéf i kamarád zároveň. Musíte být přísný, ale zároveň spravedlivý, protože je nezbytné se všemi vycházet. Ty lidi potřebujete. Část strojvedoucích samozřejmě známe, protože směny nastupují fyzicky zde v Nymburce, další část strojvedoucích však své nástupy a ukončení směn hlásí jen telefonicky. Po hlase ale známe všechny. Naši strojvedoucí kromě Nymburka nastupují v Čáslavi, Kolíně, Kutné Hoře, Mladé Boleslavi, Mělníce, Turnově a Liberci. Zajišťujeme i vozbu na česko-polském přechodu do Zawidówa. Celkem se ve svém obvodu „staráme" o 167 strojvedoucích a strojvedoucích v přípravě. Obdobné počty mají i kolegové strojmistři v PP Praha-Libeň. Díky i mimopracovním, hlavně sportovním aktivitám, jako jsou např. bowlingové turnaje, kam jsme zváni, máme možnost se potkat i s kolegy strojvedoucími ze vzdálenějších lokalit, což se nám hodí při následné pracovní komunikaci a dle našich informací si komunikaci (tuto vazbu) s námi pochvalují i samotní strojvůdci.

Jakým podílem je ve vaší práci zastoupena operativa?

Personální plán připravujeme o 6 dnů dopředu, ale pak je nutné zapracovávat změny, reagovat na nové nebo upravené požadavky dispečerů v České Třebové, hlavně u tzv. produktových vlaků, a samozřejmě strojvedoucí mohou onemocnět, potřebují dovolenou atd. 50 % naší práce je operativa. Při přidělování směn samozřejmě musíme zohledňovat znalost tratí a hnacích vozidel.

Musíme hlídat, aby nám strojvedoucí nastupovali včas a samozřejmě střízliví a odpočatí. A nejen to, ohlídat musíme i to, aby strojvedoucí měli mezi jednotlivými směnami, ale i v týdnu dostatečně dlouhé odpočinky v souladu s platnou kolektivní smlouvou a nařízením vlády č. 589/2006 Sb. – pro pracovníky v dopravě.

Na závěr musíme oba ocenit profesionalitu našich šéfů, pana ředitele Krátkého a vedoucího skupiny řízení lokomotivních čet pana Dědečka, na které se můžeme vždy obrátit s případnými problémy k řešení.

Text: Věra Drncová
Michal Roh
Foto: Michal Roh

Členství ČD Cargo v zájmových organizacích (6)

FTE

V dnešním pokračování si představíme organizaci Forum Train Europe (FTE), neboli Evropské sdružení železničních dopravců, jejímž cílem je je koordinace přeshraniční dopravy osobních a nákladních vlaků.

Sídlem organizace, která má v současné době 93 členů z 31 zemí, je hlavní město Švýcarska, Bern. Českou republiku v organizaci zastupují ČD, a.s., JLV, a.s., a ČD Cargo, a.s. FTE vzniklo na základě potřeby koordinace evropských železničních jízdních řádů a potřeby vytvořit kvalitní železniční přeshraniční spojení. Počátky těchto snah lze nalézt již v roce 1872. Předchůdkyní FTE byla v letech 1924 – 1996 organizace Europäischer Güterzug-Fahrplankonferenz (EGK).

Během poměrně krátké doby své existence (vznik 1997) se FTE muselo vyrovnat s restrukturazalizací železničního prostředí, především pak s oddělením funkcí dopravců a infrastrukturních manažerů (přídělců kapacity). Proto k 1. lednu 2004 vznikla další organizace RailNetEurope (RNE) zastřešující činnost infrastrukturních manažerů. Následně k 31. prosinci 2004 infrastrukturní manažeři opouštějí FTE a přecházejí pod RNE spolu s koordinačním systémem přidělování tras (Path Coordination System).

FTE sdružuje železniční dopravce, zastřešuje jejich spolupráci s manažery infrastruktury a organizuje pracovní setkání, na nichž se projednávají požadavky na tvorbu jízdního řádu mezinárodní dopravy (konference FTE, plenární zasedání). Koordinuje žádosti jednotlivých dopravců o trasy a tím aktivně podporuje transparentní a odpovědnou spolupráci umožňující všem členům plánovat své přepravy. Zároveň je pro své členy neutrální mezinárodní koordinační platformou ve věci harmonizace jízdního řádu.

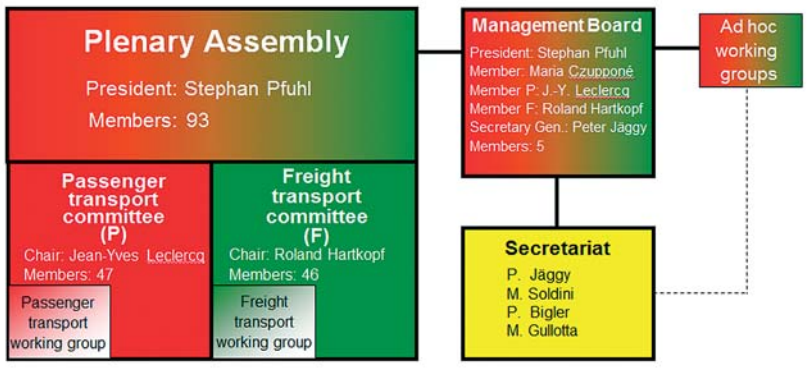
Podporuje činnost svých členů prostřednictvím FTE plánovacího procesu, na základě směrnic Evropské unie a podle plánovacích postupů a lhůt RNE. Aktivně zastupuje provozní a strategické zájmy dopravců vůči provozovatelům infrastruktury, evropským organizacím a mezinárodním úřadům.

FTE je složeno z těchto orgánů:

- Plenární shromáždění: prezident Stephan Pfuhl, 93 členů
- Správní (výkonná) rada: prezident Stephan Pfuhl, 5 členů
- Sekretariát
- Komise (výbor) pro osobní dopravu: předseda Jean-Yves Leclercq, 47 členů, součástí komise je i pracovní skupina FTE pro osobní dopravu
- Komise (výbor) pro nákladní dopravu: předseda Roland Hartkopf, 46 členů, součástí komise je i pracovní skupina FTE pro nákladní dopravu[1]
- Koordinační konference pro nákladní přepravu

Koordinační konference FTE B, na které se dokončuje příjem žádostí o trasu, se koná na přelomu března a dubna a na konferenci FTE D na začátku července se potvrzují návrhy jízdních řádů, resp. nabídka tras.

Představme si ještě výše zmíněný Path Coordination System (PCS) – Koordinační systém tras. Jedná se o webový komunikační systém pro mezinárodní koordinaci procesu mezi železničními podniky a provozovateli infrastruktury v průběhu plánování a produkce tras. Manažerem systému PCS je RailNetEurope. FTE podporuje nejen jeho používání, ale také aktivně zastupuje zájmy svých členů a podporuje další rozvoj PCS. Dále FTE pomáhá uživatelům PCS během celého



plánovacího procesu, informuje je také o nových procesech a funkcích PCS.

Neúplná harmonizace postupů při tvorbě jízdních řádů mezi evropskými zeměmi způsobuje obtížnou spolupráci na mezinárodní úrovni. K nápravě této neuspokojivé situace je třeba tyto postupy změnit a sjednotit. Obě organizace pocítily potřebu změny a zahájily práce na TTR projektu (Redesign of International Timetabling Process). Jeho konečným cílem je sjednocení mezinárodního procesu plánování tras za podpory IT systémů.

ČD Cargo se jako člen organizace FTE podílí na koordinaci mezistátních jízdních řádů, pravidelně se zúčastňuje konferencí FTE-B a FTE-D. Tyto konference se již také konaly v České republice. Členem pracovní skupiny za ČD Cargo je pan Martin Srp, vedoucí oddělení 14/1. Pracovní skupina se schází 4 x ročně a řeší mimo jiné vztahy mezi FTE a RNE. O tom, že je ČD Cargo aktivním členem FTE, svědčí fakt, že v současné době již zkušebně využívá systém pro objednávání tras PCS, na jehož vývoji se podílí.

Martin Srp

[1] Členy komise jsou tito dopravci: RailCargoAustria AG, Trenitalia Divisione Cargo, CFR Marfa, RC Hungaria, DB Schenker Rail AG, SBB Cargo, ČD Cargo, a.s., Green Cargo AB, DB Schenker Rail Nederland, FRET SNCF a ŽS.

Přeprava modernizované jednotky ICE 2 na okruh ŽZO Cerhenice

Jednotky ICE 2 (druhé generace) vyjely na německé koleje v letech 1995 – – 1997 v počtu 44 + 2 samostatné hnací vozy a 1 řídicí vůz jako provozní rezerva. Jejich výrobci byly firmy Adtranz (dnes Bombardier Transportation) a Siemens, a to podle objednávky DB z prosince 1993.

Jednotky jsou uspořádány jako vratná souprava, tedy na jednom konci je „lokomotiva“ neboli elektrický motorový vůz řady 402, za ním šest vložených vozů 1. a 2. třídy a restaurační vůz řad 850, 806 a 807 a na druhém konci jednotku uzavírá nepoháněný řídicí vůz řady 808. Toto trakční uspořádání je hlavním rozdílem, který typ ICE 2 (řada 402 DB) odlišuje od verze ICE 1 (řada 401 DB) z let 1989 – 1993, která má na obou koncích hnací vozidla, mezi kterými může být vloženo až 14 nemotorových vozů. Jinak jsou rozdíly minimální a vozy obou verzí mohou být mezi sebou v jednotkách kombinovány, i když v praxi k tomu pravděpodobně nedochází.

Jednotky jsou konstruovány na německý napájecí systém 15 kV/16,7 Hz a disponují výkonem 4 800 kW, který jim umožňuje dosáhnout rychlosti až 280 km/h. Výše popsaný osmivozový „půlvlak“ nabízel ve verzi po vyrobení kapacitu 391 sedadel obou tříd a „půlvlaky“ bývají zpravidla spojovány po dvou do šestnáctivozových jednotek, nasazovaných na pravidelné spoje. Všech dnes 44 provozovaných souprav je dislokováno v depu Berlin-Rummelsburg, odkud jsou nasazovány na vysokorychlostní relace po celém Německu, od Hamburku přes Brémy, Hannover a Berlín až po bavorský Mnichov.

Vzhledem k tomu, že od zahájení dodávek jednotek ICE 2 již letos uplynulo 20 let, bylo ještě před uplynutím této doby rozhodnuto o jejich modernizaci tak, aby zvládaly pravidelný, spolehlivý a komfortní provoz ještě nejméně dalších 15 let. Nejprve tak byla u všech vozů provedena v norimberských dílnách DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH úprava interiéru. Byly změněny jeho barvy, bylo doplněno více přípojek pro elektrické spotřebiče cestujících apod. DB na celou akci vynaložily okolo 100 milionů eur.

Změna barvy interiéru a jiné rozmístění sedadel by ale pochopitelně k zajištění dalších let intenzivního provozu určitě nestačily. Proto DB přistoupily i k zásadní modernizaci elektrické výzbroje, která spočívá především v náhradě jejích řídicích prvků na bázi tyristorů GTO (Gate Turn-Off) moderními IGBT (Insulated Gate Bipolar Transistor) tranzistory, a to u všech 46 motorových vozů ICE 2. Instalací této nové technologie je dosaženo hned několika pozitiv, dojde ke snížení spotřeby elektrické energie a snížení údržbové náročnosti. Nové zařízení je také menší a lehčí. Soutěž na dodavatele této, pro běžného cestujícího neviditelné, části omlazení vozidel byla vypsána v roce 2013 a jejím vítězem se nakonec 25. září 2014 stal poměrně exotický dodavatel, a to japonská firma Mitsubishi Electric Corporation. Ta ale není v Evropě žádným nováčkem a poprvé se zde prosadila již v roce 1967 dodávkami technologií pro elektrizaci španělských železnic. Podle podmínek soutěže bude dodavatel kromě samotného technického řešení a provedení úprav též odpovědný za úspěšný zkušební provoz modernizovaných vozidel a především jejich schválení pro pravidelný provoz. Výše kontraktu by měla dosáhnout 22 milionů eur a práce mají být ukončeny v roce 2019.

Jednotka ICE 2 s novou výzbrojí, přepravovaná na ŽZO, projíždí 17. listopadu 2015 zastávkou Praha-Dolní Počernice.

Pro zmíněný zkušební provoz byl vybrán Železniční zkušební okruh v Cerhenicích, kam byla ve státní svátek, v úterý 17. listopadu 2015 přepravena modernizovaná jednotka pořadového čísla 20 tvořená motorovým vozem 402.020, řídicím vozem 808.020 a dalšími šesti vloženými vozy dle standardního řazení jednotek ICE 2. Jednotka byla jako zvláštní vlak, tvořený navíc osmi brzdicími a ochrannými vozy Res DB Schenker, řazenými po čtyřech z každé strany jednotky, odeslána z dílen v Norimberku a přes hraniční přechod Bad Schandau – Děčín přepravena do stanice Velim, kam dorazila krátce před svátečním polednem.

Text a foto: Martin Boháč

Železniční tratě, kde vládne jen nákladní doprava (37)

Spojovací trať Praha-Běchovice – Praha-Malešice – Praha-Krč – Praha-Radotín

V dnešním pokračování se podíváme na trať, která byla vybudována čistě a jen pro nákladní dopravu a na které nikdy nebyla provozována pravidelná osobní doprava, s výjimkou odklonů, zvláště v posledních letech při budování tzv. Nového spojení.

Mimořádně zavedený vlak Kralupy nad Vltavou – Beroun s lokomotivami 753.770 a 756 přejíždí 28. února 2010 pražský „Most inteligence“.

Jde o trať v pražském uzlu z Prahy-Běchovic přes Prahu-Malešice, Prahu-Vršovice (vjezdové nádraží) a Prahu-Krč do Prahy-Radotína o celkové délce 22 km.

Její první úsek Praha-Malešice – – Praha-Vršovice seřaďovací nádraží byl uveden do provozu koncem roku 1919 jako součást tehdy jednokolejné tratě Praha-Libeň horní nádraží – Praha-Vršovice propojující trať Česká Třebová – Praha – Ústí nad Labem s nově vzniklým vršovickým „ranžírem“ (tehdy „pořádacím nádražím“). Její výstavba alespoň částečně odlehčila centru města od tranzitní nákladní dopravy. V roce 1936 byla do tehdy dvojkolejné výhybny Praha-Malešice zaústěna nová trať od nákladového nádraží Žižkov a zřejmě tehdy začala postupná úprava této stanice i přilehlých tratí do dnešní podoby. Těsně před 1. světovou válkou byla zahájena stavba nové dvojkolejné tratě z Prahy-Běchovic do Malešic a tehdy došlo i ke zdvojkolejnění úseku Malešice – Vršovice seřaďovací nádraží. Trať z Běchovic byla uvedena do provozu v roce 1939 a jen málo známou kuriozitou je nadjezd nad příznačně pojmenovanou ulicí „Nedokončenou“ v Kyjích, který je dimenzován na čtyřpruhovou silniční komunikaci tehdy plánovaného pražského „dálnicového“ okruhu.

Druhý úsek z Prahy-Vršovic přes Prahu-Krč do Prahy-Radotína pochází z novější doby, ale i přesto (nebo možná právě proto) je jeho historie poměrně komplikovaná a zároveň obestřená některými nejasnostmi. Je jisté, že představy o úplném odvedení nákladní dopravy z centra Prahy se objevují nejpozději ve 20. letech minulého století, a již v té době krystalizují do podoby, která byla později realizována a kterou dnes známe. Tehdejší záměr na výstavbu nákladní tratě spojující vršovické seřadiště s tratěmi na levém břehu Vltavy, především na Beroun a Plzeň, byl zároveň spojen s výraznou modernizací místní dráhy z Vršovic-osobního nádraží do Vraného nad Vltavou. Ta měla být konkrétně v úseku do Zbraslavi zdvojkolejněna a v úseku kolem Kačerova vedena novým průkopem společným s nákladní spojkou, což nakonec bylo i realizováno. Práce na zdvojkolejnění trati do Zbraslavi včetně výstavby nového nádraží v Krči byly prokazatelně zahájeny již před 2. světovou válkou a velmi pravděpodobně pokračovaly i během jejích prvních let. Dokončena však byla jen část nového dvojkolejného tělesa a jižní část průkopu u Kačerova.

Po válce, asi vzhledem ke změněným politickým a hospodářským poměrům v Československu, byla modernizace rekreační posázavské lokálky upozaděna a přednost naopak dostalo vybudování nákladního obchvatu. To ale postupovalo velmi pomalu: jako první byl v letech 1950 – 1956 vybudován branický most (tzv. Most inteligence) a návazný Chuchelský tunel, oba dimenzované pro dvě koleje, a byla položena severní traťová kolej z Radotína do Krče. Odbočka Tunel v té době ještě neexistovala a v přesmyku přes trať Praha-Smíchov – – Beroun nebylo vůbec vloženo těleso mostu. Je možné, že již v roce 1956 zde byl formálně zahájen provoz, nicméně je málo pravděpodobné, že by tudy jezdily nějaké vlaky. Z Krče stále pokračovala jen původní lokálka serpentýnami přes Kačerov do vršovického osobního nádraží a vedení těžkého nákladního vlaku přes Krč by tak ve skutečnosti znamenalo jen novou komplikaci, a ne ulehčení železničnímu provozu v Praze. Další část z Krče do Vršovic byla vybudována až v první polovině 60. let, a to pravděpodobně proto, že až v té době bylo rozhodnuto o její trase mimo již tehdy zřejmě neperspektivní vršovické seřadiště s přímým napojením na tehdy uvažovaný rozvojový prostor v Malešicích a Štěrboholech a též samozřejmě na trať Praha – Česká Třebová a dále. Tím konečně vzniklo strategicky důležité kapacitní železniční spojení východ – západ mimo centrum Prahy. K otevření celého úseku Vršovice-čekací koleje (co tento název přesně znamená, není úplně jasné, zřejmě má nějakou souvislost s přilehlým vjezdovým nádražím, kde vlaky čekaly na své rozřazení) – Praha-Krč – Praha-Radotín došlo 30. května 1964, a to pouze jednokolejně. Druhá kolej byla položena pouze v úseku odbočka Tunel (v Chuchli) – Praha-Radotín. V roce 1973 zde byl zahájen elektrický provoz v souvislosti s elektrizací tratě Praha-Smíchov – Beroun.

16. února 2013 vyrovnávkový vlak od černého uhlí z Mnichova do Ostravy, vedený lokomotivou 363.522, přejíždí nadjezd nad nikdy nerealizovaným „dálnicovým“ okruhem v Praze-Kyjích.

Vlak Nex 41734 Lanžhot st.hr. – Praha-Uhříněves byl 9. dubna 2010 z Brna-Maloměřic mimořádně veden lokomotivou „herkules“ Siemens ER 20-007, a to v rámci jejího zkušebního provozu u ČD Cargo. Na snímku vlak projíždí mezi Běchovicemi a Malešicemi kolem sídliště Jahodnice.

Dříve zde skutečně vládl čilý ruch. Byla tudy trasována jak zátěž směr Plzeňsko a západní Čechy, tak i velká část mezinárodních přeprav směrem do západního Německa. Po změnách v roce 1989 i zde intenzita nákladní dopravy výrazně poklesla, což se samozřejmě týká i výše uvedeného úseku z Prahy-Běchovic. Dnes tudy projede jen několik vlaků směr východ – západ, v úseku Praha-Běchovice – Praha-Malešice navíc doplněných kontejnerovými vlaky Česká Třebová – Praha-Uhříněves.

Text a foto: Martin Boháč

Rozvoj osobnosti – Negativní emoce (9)

Blíží se čas Vánoc, krásného období v roce, které můžeme prožít v klidu, rozjímání a v blízkosti nejbližších. Zároveň je to období, kdy se můžeme dostávat častěji do stresujících situací a negativních emocí. A proto si povíme více o já-výrocích, které nám v takových situacích mohou pomoci doma i na pracovišti.

Co je já-výrok? Jedná se o komunikační dovednost, kterou sdělujeme partnerovi, kolegovi, kamarádovi, dítěti, obecně řečeno okolí, jak se cítíme, proč se tak cítíme, co potřebujeme a co očekáváme.

Já výrok se neobejde bez zájmena já a jeho dalších tvarech (mně, mi, mne, mě). V já-výroku hrají roli naše emoce a přání. Pomocí já-výroku můžeme vyjadřovat emoce jak pozitivní (Cítím se skvěle, když jsme dotáhli vše v takové kvalitě do konce, jak jsme se dohodli.), tak negativní (Mrzí mě, že jsme se nedokázali dohodnout.).

Použitím já-výroku ve chvíli, kdy jsme v negativní emoci, říkáme svému okolí, co prožíváme. Slouží také jako neagresivní ventil emocí. Dáváme pomocí něj okolí také informaci, že nestrpíme určité chování, a dáváme tak najevo svoji sebeúctu. Někdy může dokonce fungovat jako stop signál pro okolí, které překračuje pro nás únosnou mez.

Z čeho se já-výrok skládá:

1. Hovoříme o tom, jak se cítíme (s použitím tvaru zájmena já – já, mi, mně, mě, mne).
2. Říkáme, co vyvolalo naše emoce.
3. Vyjadřujeme svoje přání nebo očekávání, jak situaci řešit, jak se posunout.

Nyní se pojďme blíže podívat na jednotlivé části.

Hovoříme o tom, jak se cítíme.

Mluvíme o sobě, o svých pocitech, které v nás daná situace, nebo chování druhého člověka vyvolává. Tím, že použijeme zájmeno já a jeho další možné tvary, hovoříme o sobě a ne o druhých lidech. Tím se vyhneme obviňování, kritice, hodnocení druhého. A uznejte, že to skutečně otevírá příležitost k diskuzi a chuti situaci řešit více, než když se na nás snáší vodopád kritiky, ke kterému se v negativních situacích často uchylujeme.

A zde jsou příklady:

Místo: Jsi líný! Pojďme říci: Vadí mi, že dvůr je stále plný sněhu a nedá se vyjet autem.

Místo: Jak to se mnou mluvíš? Pojďme říci: Nemám rád rozkazování.

Místo: Zklamal jsi nás. Pojďme říci: Jsem zklamaná.

Cítíte ten rozdíl? Pojďme se podívat ještě podrobněji na větu Zklamal jsi nás. Co je na ní ještě špatně? Hovoříme v ní nikoliv za sebe, ale za více lidí. Pokud chceme sdělit skutečné pocity, musíme mluvit vždy za sebe a ne za ostatní.

Důležité je také mluvit o skutečných pocitech. Když cítíte vztek, nezaobalte ho do jiné emoce, o které si myslíte, že ji okolí přijme snáze. Neříkejte, že jste smutný, když jste naštvaný!

Říkáme, co vyvolalo naše emoce.

I pro tuto část já-výroku platí, že neútočíme na druhou osobu, nic jí nevyčítáme a nehodnotíme ji. Hovoříme popisně o situaci, která nás do negativních emocí přivedla.

Místo: Zlobím se, že jsi nepořádný a nechal jsi na stole hračky, když už se chystáme k večeři. Pojďme říci: Zlobím se, že je stůl plný hraček a že nejsou uklizené.

Místo: Kvůli tobě jsem se strachovala a měla zkažený celý den. Pojďme říci: Mám vztek, čekala jsem celý den na telefonát od tebe a strachovala se.

Tato část já-výroku je zřejmě nejtěžší. Máme většinou tendenci napadat osobu, jejíž chování v nás vyvolalo negativní emoce, místo toho, abychom se zaměřili pouze na sdělení o tom, co vyvolalo naše negativní emoce. Avšak akce vyvolává reakci a každý z nás ví, jak útok vyvolává vlnu negativních emocí, a tak se místo k řešení přelévá jedna vlna negativní emoce přes druhou v bouřlivém oceánu. I když můžeme cítit, že kritika je oprávněná, má-li formu obvinění, nedokážeme ji přijmout a zjednat nápravu. Dostáváme se totiž do pocitu ohrožení a ten, přirozeně, vyvolává tendenci se bránit – hádkou, protiútokem, zlostí, křikem a podobně.

Ilustrační foto

Vyjadřujeme svoje přání nebo očekávání, jak situaci řešit.

Použití této části já-výroku vyplývá ze situace, není vždy nutné ji použít. I když na druhého neútočíme, může v něm naše sdělení vyvolat negativní emoce. Proto je možné pracovat také s pozitivním výhledem situace. Dáváme tak druhému najevo, že v této situaci nechceme setrvat a chceme, aby se situace i vztahy posunuly pozitivním směrem.

Můžeme říci: Cítím se v téhle situaci nesvá. Potřebovala bych si s tebou v klidu sednout u kávy a probrat to.

Můžeme říci: Jsem hodně zklamaná z toho, jak probíhala návštěva švagrové. Příště si předem promluvíme o tom, jestli, a za jakých podmínek, jí necháme klíč od bytu.

Pokud nejsme v silných emocích, je vhodné použít pouze třetí část já-výroku, tedy vyjádření očekávání.

Místo: Nelíbí se mi, že si neříkáme pravdu. Můžeme říci: Očekávám, že si budeme říkat pravdu.

Já-výrok má velký vliv na naši sebeúctu a sebepojetí. Pomocí něj vyjadřujeme, že máme nad svými emocemi kontrolu my sami, nikoliv druzí lidé.

Co dělat v situaci, kdy druhý reaguje například tak, že řekne, že je to náš problém, že to takhle vidíme, a nechce tedy spolupracovat na nápravě a řešení? Zopakujeme já-výrok ještě jednou: Ale já jsem opravdu naštvaná. A pak je na čase buď změnit téma, nebo rozhovor ukončit. Dáme jasně najevo, jak se cítíme, ale zároveň je velikou pravdou fakt, že druhého člověka nezměníme. Není to možné a nemáme na to ani nejmenší právo.

Přeji vám, abyste měli nad svými emocemi kontrolu vy sami a dokázali je sdělit svému okolí pomocí já-výroků.

Jana Nováková

Ze zahraničí

RUSKO

Nový generální ředitel RŽD

Ve vedení Ruských železnic (RŽD) došlo k 20. srpnu 2015 k významné změně. Novým generálním ředitelem, který tento post převzal po Vladimíru Jakuninovi, byl jmenován první náměstek ministra dopravy Oleg Belozerov. Tento muž nahradí Jakunina i na pozici předsedy Mezinárodní železniční unie UIC.

NĚMECKO

Restrukturalizace DB

1. srpna 2015 byl u německého národního dopravce Deutsche Bahn (DB) zahájen proces radikální restrukturalizace korporátní struktury. Podle generálního ředitele Rüdigera Grubeho bude štíhlejší a více orientovaná na zákazníky. Dozorčí rada DB již schválila několik opatření, mj. snížení počtu členů představenstva z osmi na šest, spojení společnosti DB Mobility Logistics AG přímo s holdingem DB AG a další. Vnitřní korporátní služby budou v budoucnosti dodávány jedním společným servisním střediskem. Připravována má být i částečná privatizace osobního dopravce DB Arriva a spediční společnosti DB Schenker Logistics. Restrukturalizace by měla do roku 2020 přinést úsporu více než 700 mil. eur.

SLOVENSKO

Pokles objemu přeprav

V období leden – září 2015 přepravil dopravce ZSSK Cargo 23,202 mil. tun zboží, což je o 513 tis. tun méně než za stejné období loňského roku. Podobně jako u ČD Cargo rostla na Slovensku přeprava stavebnin (+314 tis. tun) a chemických produktů (+86 tis. tun). Naproti tomu výrazný pokles vykázala přeprava uhlí (-629 tis. tun) v důsledku jejího přechodu na soukromého dopravce a železné rudy (-337 tis. tun).

Michal Roh

Turnaj o pohár předsedy představenstva ČD Cargo

Ve středu 25. listopadu 2015 se v pardubické herně BOWLING ZONE konal tradiční turnaj v bowlingu o pohár předsedy představenstva ČD Cargo. Na organizaci turnaje se podílelo ČD Cargo a Odborové sdružení železničářů. V pořadí se jednalo už o osmý ročník, kterého se dohromady zúčastnilo 40 žen a 60 mužů.

O pohár předsedy představenstva ČD Cargo soutěžilo 10 týmů složených vždy ze šesti mužů a čtyř žen jednotlivých JOS ČD Cargo. Po několikahodinovém klání zvítězil tým PJ Česká Třebová. Tato provozní jednotka zvítězila již po osmé. Na druhém místě se umístila PJ Brno. Třetí místo obsadil tým PJ Ústí nad Labem. Ceny předali vítězům předseda představenstva ČD Cargo pan Ivan Bednárik spolu s předsedou podnikového výboru OSŽ ČD Cargo panem Radkem Nekolou.

V bowlingovém turnaji se hodnotily i výkony jednotlivých účastníků. V mužské kategorii zvítězil Dušan Závladský z SOKV Ústí nad Labem, druhé místo patřilo Stanislavu Noskovi z PJ Česká Třebová, který zároveň celý turnaj organizoval. Na třetím místě se umístil Radek Bílek z PJ Brno. První místo v kategorii žen obhájila Svatava Závladská z SOKV Ústí nad Labem. Druhé místo patřilo Ivě Kmoníčkové z PJ Česká Třebová a třetí místo obsadila Markéta Literová z PJ Praha.

Jak hodnotí letošní ročník, jsem se zeptala organizátora akce, předsedy sportovní komise OSŽ pro oblast Praha pana Stanislava Noska: „*Ohlasy zúčastněných lidí jsou velmi pozitivní. Každý rok se nacházíme v příjemném prostředí, kde se sejde skupina skvělých lidí se sportovním duchem. První turnaje v bowlingu pořádaly dříve provozní jednotky. Na základě velkého zájmu a pro velký počet účastníků se turnaj rozrostl na celorepublikovou úroveň,*“ dodal na závěr pan Nosek.

Všem výherčům blahopřejeme a v příštím roce sportu zdar!

Text a foto: Michala Bílková

Personální oddělení odpovídá

Dotaz: Kdy bude možné zahájit prolongaci zaměstnaneckých In karet?

K prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2016 (dále jen „jízdní výhody“) je stanoveno období od **1. ledna do 29. února 2016.** Držitelé jízdních výhod (dále jen „držitelé“) v uvedeném termínu uhradí příslušnou prolongační částku pro rok 2016. Provedením úhrady prolongační částky je prodloužena platnost aplikace železniční průkazka na In Kartě (dále jen „ŽP“) na další období. Prolongační částka uhrazená pro rok 2015 je platná do 29. 2. 2016.

Tarifem jízdného a přepravného pro přepravu zaměstnanců akciové společnosti České dráhy, zaměstnanců státní organizace Správa železniční dopravní cesty, zaměstnanců Ministerstva dopravy a Drážního úřadu, podílejících se na zabezpečování a provozování drážní dopravy, jsou stanoveny prolongační částky **pro rok 2016** pro zaměstnance i rodinné příslušníky zaměstnanců (manželé, manželky, registrovaní partneři) **ve výši 1 000 Kč**.

Dále byly pro rok 2016 stanoveny další přepravní podmínky, o kterých budeme naše čtenáře informovat podrobněji v lednovém čísle Cargováku.

Dotaz: Omezuje železnice DB AG použití zaměstnaneckých jízdenek FIP?

Ano, je to pravda, toto omezení platnosti jízdenek FIP ve vybraných vlacích osobní přepravy společnosti DB AG není zavedeno poprvé. V současné době již máme k dispozici přehled vybraných vlaků společnosti DB AG platný od 13. prosince 2015 do 11. června 2016, který byl již zveřejněn v prostředí portálu ČD Cargo. Každému zaměstnanci, kterému bude na příslušném personálním pracovišti jízdenka FIP na tratě DB AG vydána, dáme i uvedený přehled vybraných vlaků.

Podrobnější informace získají zaměstnanci v prostředí portálu ČD Cargo, umístění stránky: Interní normy/PER-personální/Směrnice/Oblast zaměstnaneckých benefitů/Zaměstnanecké jízdní výhody/Informace k oblasti zaměstnaneckých zahraničních jízdních výhod.

Věra Drncová

Letní návrat do Provence (2.)

V listopadovém Cargováku jsme naše putování po Provence ukončili v městě Digne-les-Bains, které je konečnou stanicí pro turistické vlaky z Nice. Než však nasedneme do některého z vlaků, který nás od Azurového pobřeží dopraví do podhůří Alp, podívejme se alespoň letmo do historie zdejší železniční sítě.

Motorová jednotka AMP 808 přijíždí do konečné stanice Digne-les-Bains. Společnost Chemins de Fer de Provence má k dispozici celkem čtyři moderní jednotky tohoto typu. **Foto: Michal Roh ml.**

Názvem Train des Pignes bývá dnes označována trať vedoucí z Digne-les-Bains do Nice. Málokdo však ví, že do této sítě patřily ještě další železniční a tramvajové tratě s rozchodem 1 000 mm. Konkrétně se jednalo o tratě Nice, resp. Colomars – Meyrargues o délce 210 km a St. Raphaël– – Toulon s délkou 103 km a o osm tramvajových tratí o celkové délce cca 150 km. Provoz tramvají byl bohužel ukončován na konci dvacátých a začátkem třicátých let 20. století. O něco později se začalo smrákat i nad železničními tratěmi. Nejprve byl v roce 1948 zastaven provoz do Toulonu a v roce 1950 do Meyrargues.

150 km dlouhá trať z Nice do Digne byla pro veřejnost otevírána po částech. Nejprve byl 2. června 1892 otevřen úsek Nice – Colomar, na který navázal 8. srpna téhož roku zprovozněný úsek Colomar – Puget-Théniers. Ještě předtím, 15. května 1892, se rozjely první vlaky mezi stanicemi St. André-les-Alpes a Digne-les-Bains. Výstavba tratě mezi stanicemi St. André-les-Alpes a Puget-Théniers byla velmi náročná, což byl hlavní důvod jejího poměrně pozdního dokončení 3. července 1911. Do tohoto data museli cestující přestupovat a mezi oběma místy byli přepravováni v dostavnících. Na trati je 27 tunelů. Ten nejdelší měří 3 457 m. Až do prosince 1991 dráha končila ve stanici Nice-Gare du Sud, nyní vlaky svoji jízdu končí ve stanici Gare de Nice CP. Ani v Digne už pro odbavení cestujících není využívána původní staniční budova, ale stanice zrušené normálněrozchodné dráhy do Grenoblu. Provozu na trati se bohužel nevyhnuly ani nehody. Jedna z nejzávažnějších se odehrála 8. února 2014, kdy byl osobní vlak u Annot zasažen padajícím balvanem a vykolejil. Dva lidé zemřeli, dalších devět bylo zraněno.

Na trati je provozována pouze osobní doprava. Mezi stanicemi Nice a Colomars slouží každodenní dopravě místních obyvatel, úsek Colomars – Digne-les-Bains má spíše turistický charakter a jezdí zde 4 páry vlaků denně. Všechny spoje jsou provozovány dopravcem Chemins de Fer de Provence. Ve vozidlovém parku jsou zařazeny jak nové motorové jednotky z roku 2010, tak starší motorové vozy různých řad a od různých výrobců. Zajímavou aktivitou je provoz parních vlaků, kterým se říká Train des Pignes a které jsou provozovány v letní sezóně. Jezdí mezi stanicemi Puget-Theniers a Annot, tzn. v jednom z nejkrásnějších úseků. V čele soupravy historických osobních vozů je řazena parní lokomotiva E211 z roku 1923.

Starší vozidla jsou na trati zastoupena např. motorovým vozem X307 vyrobeným v roce 1975. Do Provence se dostal v roce 2009 (původně byl nasazen na železničních tratích na Korsice). Na snímku ze srpna 2015 je tento vůz zachycen u stanice Moriez. **Foto: Michal Roh ml.**

Není však nutné cestovat parním vlakem, nádherné výhledy se nabízejí i z oken pravidelných spojů. Jízda mezi oběma konečnými stanicemi trvá cca 3 a půl hodiny.

Z míst na trase stojí rozhodně za návštěvu Annot nebo Entrevaux. Malá vesnice Annot se nachází v sevření pískovcových skal, které jsou v této oblasti poměrně raritou. Entrevaux, jak sám název napovídá, je vstupní branou do Alp. Městečko leží v horní části údolí řeky Var a jeho dominantou je pevnost postavená na konci 17. století vysoko na skále architektem Vaubanem podle požadavku Ludvíka XIV. Velmi zajímavou „atrakcí" je rovněž muzeum – Distillerie de lavande (historická výrobna voňavek v Barrême. Nachází se hned vedle místního nádraží. Tipy na další zajímavé výlety lze získat z informačních tabulí na železničních stanicích nebo z brožurky, kterou lze zakoupit na konečných stanicích.

Michal Roh

Předvánoční setkání

O tom, že konec roku se přímo nabízí k bilancování, hodnocení, přáním či předsevzetím, není asi pochyb. Nemělo by se však zapomínat ani na poděkování.

A přesně v tomto duchu se neslo předvánoční setkání zaměstnanců ČD Cargo, které se uskutečnilo 10. prosince 2015 v divadle Broadway v Praze. Setkání bylo koncipováno formou divadelního muzikálového představení s následným rautem. Jak zmínil v úvodním slovu předseda představenstva Ivan Bednárik, tímto setkáním chce vedení společnosti vyjádřit poděkování všem zaměstnancům za odvedenou práci v právě končícím roce a samozřejmě popřát i mnoho úspěchů, zdraví a štěstí v roce nastávajícím. Bohužel nebylo možné uspokojit velký zájem o tuto společenskou akci, ale věříme, že necelých osm stovek zástupců ze všech organizačních jednotek ČD Cargo bylo důstojným a reprezentativním zastoupením i všech ostatních kolegů.

Hlavním kulturním programem bylo muzikálové představení Tři mušketýři. Klasickou předlohu zpracoval do muzikálové podoby Michal David, což předznamenalo záruku kvalitní zábavy. Tu ještě umocnilo výborné herecké a pěvecké obsazení. Připomeňme alespoň Josefa Vojtka, Tomáše Trapla, Stanislava Hložka, Radku Fišarovou a další. Ani následný raut nezklamal, ba naopak. Jen bylo třeba se smířit s menším prostorovým komfortem. Ale při pohledu na vybrané lahůdky servírované v režii vyhlášené cateringové společnosti Ježek Catering či při sklence lahodného vína nikdo asi moc tuto skutečnost nevnímal.

Z vydařeného večírku odcházel každý nejen s pěkným kulturním a gastronomickým zážitkem, ale na upomínku si mohl odnést i originální momentku. A jako bonus při odchodu i netradiční vánoční přání – lahůdku v podobě uzeného lososa. Ze spokojených výrazů kolegů si dovolím soudit, že akce byla vydařenou symbolickou tečkou za letošním rokem ve společnosti ČD Cargo.

Zdeněk Šiler

Foto měsíce

Do časů černobílé fotografie a s trochou fantazie i parního provozu nás vrací zajímavá fotografie **Michaly Bílkové**. Pořízena byla v SOKV Ústí nad Labem a my jsme se rozhodli ji vybrat jako prosincové foto měsíce.

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