Cargovák

05
2014

Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Padesáté číslo, pět let Cargováku

Ano, právě držíte v rukou v pořadí padesáté číslo interního magazínu, který má za sebou pětiletou existenci. Pět let je v životě člověka jen krátká doba a padesát čísel vydá každý týdeník během jediného roku. Přesto naše malé jubileum stojí z mnoha důvodů za povšimnutí.

Jak to začalo

V září 2009, v rámci přijaté Strategie řízení lidských zdrojů, se na monitorech počítačů našich zaměstnanců objevilo první vydání interního magazínu – ještě bez názvu. Byla na něj vypsána soutěž mezi čtenáři, mezi nimiž už tehdy koloval titul Cargovák. Byť pro někoho nemusí být příliš libozvučný, rychle se vžil a nakonec zvítězil u 38 % hlasujících. Dnes osmistránkový měsíčník několikrát změnil vzhled – až k současné barevně tištěné podobě, doprovázené formou elektronickou.

Čas hledání

Cargovák se ocitl v konkurenci ostatních podnikových tiskovin, především Železničáře s dlouholetou tradicí a neméně tradičních odborářských časopisů. Nemusí sice bojovat o předplatitele, ale usiluje o zájem stejných čtenářů a také dopisovatelů. Aby je oslovil, může tak činit jen svým specifickým obsahem, na nějž se jeho redakční rada soustředí.

Objektivita informací

Každé podnikové noviny jsou skoro automaticky označovány za chvalozpěvný „plátek“ vedení firmy. Myslíme si, že jste se v průběhu existence Cargováku mohli přesvědčit o tom, že v našem případě tomu tak není. Na stránkách interního magazínu poskytujeme v maximální možné míře objektivní informace o dění ve společnosti. Čtenáři mají možnost se průběžně seznamovat s dosaženými výsledky. Zprávy o úspěšně provedených přepravách berte jako poděkování všem zaměstnancům, kteří se na jejich realizaci podíleli. Možná zde nenajdete všechno, ale vezměte do úvahy, že ČD Cargo je ryze obchodní firmou a ne všechny informace je žádoucí sdělovat touto formou konkurenci nebo novinářům.

Jak dál

V tištěné podobě se Cargovák opět dostává na všechna pracoviště, ke všem zaměstnancům. Chtěli bychom, aby byl více otevřen dotazům a námětům přímo z provozu – první reportáže z pracovišť jsou důkazem toho, že je to správná cesta. Jsme součástí vnitropodnikové komunikace, vedené v ČD Cargo s cílem nabízet informace, které jinde nezískáte.

Redakční rada

V rámci veletrhu Transrussia 2014 se uskutečnila i celá řada neformálních setkání, mimo jiné s velvyslancem České republiky v Moskvě, s panem Vladimírem Remkem. Nosným tématem setkání byly možné formy spolupráce velvyslanectví České republiky v Moskvě a ČD Cargo např. při propagaci služeb nebo navazování nových kontaktů. Pan velvyslanec, mimo jiné první kosmonaut z jiné země než tehdejšího SSSR nebo USA, však dokázal velmi poutavě hovořit i o své cestě do vesmíru. **Foto: Michal Roh**

ČD Cargo na veletrhu Transrussia 2014

Již po devatenácté se Moskva stala dějištěm veletrhu Transrussia. Tentokrát vystavovatele a návštěvníky ve dnech 22.–25. dubna 2014 hostil mezinárodní výstavištní areál Crocus Expo, jeden z nejznámějších v Evropě. Akciová společnost ČD Cargo se veletrhu účastnila podesáté a jako téměř vždy budil její stánek zaslouženou pozornost mezi odbornou i laickou veřejností.

Význam akce podtrhla účast nejvyššího vedení ČD Cargo v čele s předsedou představenstva **Ing. Oldřichem Mazánkem** a návštěva předsedy představenstva a generálního ředitele Českých drah, a.s., **Ing. Daniela Kurucze.**

I přesto, že rozhodnutí o účasti zejména některých evropských firem bylo ovlivněno současnou geopolitickou situací na Ukrajině, zúčastnilo se veletrhu přes 500 vystavovatelů z 31 zemí Evropy i Asie. Je to pochopitelné, protože Transrussia představuje vynikající platformu nejen pro představení nových dopravních a spedičních produktů a služeb, ale především pro navazování nezbytných obchodních kontaktů, bez kterých je obchod směrem na východ téměř nerealizovatelný. Proto např. značnou část plochy v sálu 1 zaujímala společná expozice německých firem – spedic, přístavů a dopravců – které samozřejmě dominoval stánek společnosti DB Schenker, resp. její stoprocentní dceřiné společnosti Railion Rusia Servis, která na ruském trhu působí od roku 1999 a organizuje mimo jiné přepravy zemědělské techniky z Evropy do střední Asie, včetně zajištění ostrahy vlaku po celou dobu jízdy.

Své zastoupení zde měl i přístav Sassnitz-Mukran, který disponuje terminálem s kolejištěm širokého rozchodu a je využíván např. při přepravách nadrozměrných nebo neobvyklých zásilek z Evropy do Ruska apod. Své „národní“ expozice zde však měly i další země, jako např. Belgie, Finsko, Litva nebo z těch exotičtějších Čína nebo Kazachstán. Velmi zajímavě a moderně působila prezentace Běloruska, včetně Běloruských železnic. Ty se na Transrussii představily jako moderní dopravce realizující širokou škálu dálkových kontejnerových vlaků šitých na míru a nabízených ve spolupráci s operátorem Belintertrans. Patří mezi ně např. vlak „Viking“ spojující ukrajinské přístavy Iličevsk a Oděsa s přístavem Klaipeda nebo „Moskovit“ zajišťující jednou týdně spojení Duisburgu s Moskvou. Vzdálenost 2 200 km překonává za čtyři a půl dne.

Ve stánku ČD Cargo téměř nepřetržitě probíhala různá jednání, zaměřená mimo jiné na možnosti dalšího rozšíření používání nákladního listu CIM/SMGS

Samozřejmě nelze opomenout expozici Ruských železnic (RŽD) dominující sálu 3, zaměřenou na propagaci euro-asijského železničního spojení. Jeho rozvoj, včetně modernizace tratí Transsibiřské a Bajkalsko-amurské magistrály, je zakotven ve státní dopravní politice Ruska do roku 2030. V roce 2009 byl rozpracován a schválen program rozvoje kontejnerových přeprav ve směru východ – západ do roku 2015. V souladu s tímto programem je nyní ze strany RŽD nabízen produkt „Transsib za 7 dní“, který má přinést výrazný nárůst železničních přeprav. Produkt by mohl být zajímavý i pro české společnosti spolupracující s firmami v Číně nebo Koreji (viz úspěšná přeprava elektroniky z Číny do Pardubic s ČD Cargo). V této souvislosti je však nutné si uvědomit, že doba přepravy není jediným kritériem a že rejdaři – vlastníci kontejnerů i námořních lodí – nemusí být této variantě přepravy vždy nakloněni. I přesto, že veletrh byl primárně zaměřen na nákladní dopravu, prezentovaly RŽD ve svém stánku i nabídku vysokorychlostních osobních dálkových vlaků: rychlovlaku Sapsan (výrobce Siemens) provozovaného na tratích Moskva – Sankt Peterburg a Moskva – Nižnyj Novgorod dosahujícího rychlosti až 250 km/hod, naklápěcího rychlovlaku Allegro (výrobce Alstom) určeného

Pokračování na str. 2

Stánek ČD Cargo budil mezi návštěvníky veletrhu zaslouženou pozornost. **Foto: Zdeněk Šiler**

ČD Cargo na veletrhu Transrussia 2014

Pokračování ze str. 1

pro trať Sankt Peterburg – Helsinky nebo příměstských jednotek Lastočka, s nimiž se mohli svézt např. účastníci zimních olympijských her v Soči. Co bylo zajímavé a mělo ohlas zejména u návštěvníků z řad široké laické veřejnosti, byla prezentace výchovy mladých železničářů formou dětských železnic. Svoji „malou" železnici má dnes téměř každá dráha (organizační součást RŽD).

Ze strany RŽD je nyní nabízen produkt „Transsib za 7 dní", který má přinést výrazný nárůst železničních přeprav

Slavnostního zahájení veletrhu se ujal Vadim Morozov, první viceprezident RŽD, který ve svém krátkém projevu nejen zdůraznil význam akce, ale zároveň potvrdil velký zájem RŽD o spolupráci se všemi subjekty při realizaci přeprav po Transsibiřské magistrále.

V hojném počtu byly na veletrhu zastoupeny společnosti provozující přístavy téměř po celém světě. V jejich expozicích bylo možné získat velmi podrobné informace o nabídce služeb, včetně napojení na železniční dopravu. Okrajovou skupinu vystavovatelů představovali výrobci širokorozchodných nákladních vozů a lokomotiv, kteří k nabídce své produkce více využívají veletrh Expo 1520, pořádaný každé dva roky v Ščerbince u Moskvy, kde prezentují své výrobky v „životní velikosti". Své zastoupení měly na veletrhu také IT a mediální společnosti. Zajímavé a prospěšné informace bylo možné získat na stánku společnosti „Promyšlenyje Gruzy", kde byly k dispozici mapy se zátěžovými proudy různých druhů zboží, např. z baltských přístavů do Evropy apod.

Bohatý byl rovněž doprovodný program, sestávající jak z několika odborných konferencí, tak z celé řady komornějších diskuzních fór na různá aktuální témata, z nichž asi nejzajímavější byla diskuze s Genadijem Bessonovem (generální sekretář Koordinační rady Transsibiřských přeprav) na téma rozvoje kontejnerových přeprav po trase východ – západ nebo diskuze na téma „Ukrajina – riskovat nebo zvolit jinou trasu". Jak potvrdili i slovenští kolegové, prozatím nebyly při přepravách přes Ukrajinu zaznamenány žádné výraznější problémy (pozn. autora – dnes je přerušen provoz na některých železničních tratích jihovýchodní Ukrajiny).

Ve stánku ČD Cargo téměř nepřetržitě probíhala různá jednání, zaměřená mimo jiné na možnosti dalšího rozšíření používání nákladního listu CIM/SMGS. V této souvislosti se nelze nezmínit, že ČD Cargo díky svým aktivitám patří v této oblasti k předním průkopníkům a realizuje na tento přepravní doklad již značné přepravní objemy, včetně přeprav do Kazachstánu. Další návštěvníci se zajímali o podmínky přeprav pohonných hmot z Ruska a Běloruska do České republiky, diskutována byla možnost přeprav dřevní štěpky z Ruska ke spalování v českých teplárnách i přepravy hutních výrobků. Přítomnost zástupců dalších železničních dopravních podniků byla využita k výměně zkušeností při zajišťování kontejnerových přeprav ve směru západ – východ – západ. Řada dotazů byla zacílena na problematiku výroby železničních vozidel v České republice. České lokomotivy totiž mají v Rusku a nejen tam stále dobrý zvuk, proto je škoda, že zájemcům nebylo možné podat podrobnější informace. Stánek ČD Cargo navštívili také zástupci velvyslanectví České republiky v Moskvě, kteří informovali o aktuální situaci v přípravě projektu výstavby širokorozchodné železniční tratě z Hanisky pri Košiciach do Vídně. Dohodnuta byla rovněž spolupráce při prezentaci možností a nabídky ČD Cargo výrobním a obchodním společnostem v Rusku.

V hojném počtu byly na veletrhu zastoupeny společnosti provozující přístavy téměř po celém světě

Východní trhy jsou trvale považovány za jedny z nejperspektivnějších, je proto dobře, že ČD Cargo mělo možnost prezentovat své služby na veletrhu Transrussia, který je svým významem srovnatelný se svým mnichovským kolegou.

Text a foto: Michal Roh

Kontejnerovým vlakům patří budoucnost. Svědčila o tom nabídka značného počtu vystavovatelů. Billboard na snímku propaguje provoz kontejnerového vlaku Mercury Train, provozovaného od března 2013 mezi přístavem Klajpeda a Moskvou.

Česká vozidla mají v zemích bývalého SSSR stále dobrý zvuk. Svědčil o tom i plakát na stánku Litevských železnic, propagující jízdu v moderních elektrických příměstských jednotkách ze Škody Vagonka.

Personální změny

Představenstvo ČD Cargo, a. s., na svém zasedání konaném dne 29. dubna 2014 přijalo usnesení č. 191802014 a schválilo:

- s účinností ke dni 30. 4. odvolat z pracovní pozice obchodního ředitele Ing. Pavla Špráchala,
- s účinností ke dni 30. 4. 2014 zrušit pověření k řízení Odboru obchodu GŘ ČD Cargo, a. s., ze dne 25. 2. 2014 pro pana Rudolfa Rabase,
- s účinností od 1. 5. 2014 obsadit do pracovní pozice ředitele Odboru obchodu GŘ ČD Cargo, a.s., Ing. Pavla Špráchala,
- s účinností ke dni 30. 4. 2014 zrušit pověření k vedení útvaru „Interní audit a řízení rizik – O 17" GŘ ČD Cargo, a. s., ze dne 26. 8. 2013 – pro Ing. Romana Kunze.

Na vysvětlenou

Po vydání dubnového čísla Cargováku se naše redakční rada ocitla v nemilé situaci. Jakmile jsme rozeslali zprávu, že na webových stránkách je k dispozici letošní čtvrté číslo, hromadila se na naší e-mailové adrese upozornění, že interní magazín není dostupný. Někteří čtenáři nás dokonce podezřívali, že zasáhla cenzura ze strany vedení firmy, kterému se nelíbilo vyznění některých textů. Rádi bychom vysvětlili a zároveň se omluvili, že se jednalo pouze o technickou záležitost. Z pozice našeho administrátora byly webové stránky připraveny ke zveřejnění, ale došlo k chybě při nastavení přístupu pro běžné návštěvníky cargováckého webu. Cenzorské úmysly vyvrací i skutečnost, že tištěný Cargovák byl v té době již v distribuci na pracoviště. O jeho stažení nikdo neusiloval.

Redakční rada

Tři otázky pro...

Ing. Jaroslava Kvapila
Z Odboru prodeje

▸▸ S jakými zkušenostmi jste se 1. dubna 2014 ujal funkce vedoucího oddělení chemie a potraviny? Byla to velká změna ve vašem dosavadním profesním životě?

Je to něco jiného. To rozhodně. Z předchozího působení, ať už z provozních funkcí nebo z generálního ředitelství ČD Cargo (výpravčí, přepravní náměstek, vedoucí oddělení logistiky), mám dostatek poznatků a zkušeností, které bych rád uplatnil na novém postu. Je ale nutné zmínit, že problematika komodity „Chemie a agrár" je velice specifická ve srovnání s ostatními. Je to způsobeno několika faktory:

- převaha přeprav v privátních vozech;
- specifické vozy přímo určené pouze pro tento druh zboží;
- převážně ucelené vlaky.

Tyto přepravy jsou v hledáčku soukromých dopravců.

▸▸ Zejména chemické produkty potřebují specifické podmínky pro svoji přepravu, ať už ve vybavení speciálními vozy nebo v zajištění bezpečné přepravy. Jakou nabídkou může ČD Cargo lépe oslovit zákazníky z tohoto oboru ve srovnání s konkurenčními dopravci?

Ohledně vozového parku jsem situaci již nastínil v předcházející odpovědi. Jde o přepravy ve speciálně upravených vozech, které nelze použít pro ostatní komodity a mnohdy jejich využití je možné pouze pro určitou roční dobu – například v agráru kampaně.

Určitě ale máme co nabídnout ať už v oblasti úpravy vlakotvorby, vlečkových či celních služeb, v oblasti jednotlivých zásilek a skupin vozů můžeme nabídnout celorepublikovou obslužnost. ČD Cargo stále disponuje nabídkou dobré kvality svých služeb i potenciálu, ale zejména záruky – garance dlouhodobé spolupráce. Oproti tomu si některé věci sami komplikujeme a tím dáváme šanci konkurenci. Netrvat na zaběhlém, přizpůsobit se požadavkům – na tom bychom měli stavět.

▸▸ Objemové výsledky v této komoditě se za první čtvrtletí vyvíjely příznivě. Máme šanci tento trend do konce roku udržet?

Ano, máte pravdu. V prvním čtvrtletí 2014 se nám dařilo. Je to zejména díky uzavření několika významných kontraktů. Za to patří poděkování všem, kteří obchodní podmínky připravovali.

Očekávám obdobný trend i pro druhé čtvrtletí. V druhé polovině roku nás však čeká několik výběrových řízení a věřím, že v nich uspějeme. Pokud ano, můžeme příznivý trend z prvního čtvrtletí udržet až do konce roku.

Připravila: Irena Pospíšilová

Rozsáhlé výluky na jihu Čech

Poslední dubnové týdny byly na jihu Čech ve znamení rozsáhlé výlukové činnosti. Zásadní vliv na provoz mělo vyloučení traťové koleje mezi výhybnou Nemanice a Veselím nad Lužnicí ve dnech 23.–29. dubna 2014, zkomplikované ve dnech 28.–29. dubna 2014 souběhem s denní výlukou mezi Veselím nad Lužnicí a Jindřichovým Hradcem.

Nedaleko stanice Doňov na trati Jindřichův Hradec – Veselí nad Lužnicí zachytil fotoobjektiv lokomotivu „Čmeláka“ 771.137 v čele odklonového Pn vlaku.

Při těchto výlukách byly do provozu nasazeny dnes již téměř historické lokomotivy řad 749 a také 771, které v uvedených dnech bylo možné spatřit v čele odklonových vlaků. Ty byly lokomotivami závislé trakce vedeny v úseku České Budějovice – České Velenice, kde byla do jejich čela přidána lokomotiva trakce nezávislé – již zmíněná „Bardotka“ nebo „Čmelák“. Ta dopravila vlaky přes Třeboň a Veselí nad Lužnicí do Doňova, kde odstoupila a vlaky pokračovaly dále s dvojicí „laminátek“ do svých cílových stanic. Kromě pravidelných Pn vlaků s jednotlivými zásilkami byly takto směrovány např. i vlaky s plechy do Mladé Boleslavi apod. Také v čele manipulačních vlaků bylo možné se mimořádně setkat s lokomotivami řady 749. Ve stanicích na trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí byla z důvodu vedení odklonových vlaků zrušena noční výluka dopravní služby. Pro dobu výluk byl vydán zákaz nakládky pro stanice Doňov, Děbolín, Kardašova Řečice, Hluboká nad Vltavou-Zámostí, Ševětín a Dynín. O tomto kroku, stejně jako o změně obsluh vleček a manipulačních míst, byli zákazníci vyrozuměni pracovníky provozního pracoviště Protivín spadajícího pod PJ České Budějovice.

Akciová společnost ČD Cargo provozuje v současné době poslední dvě lokomotivy řady 771 – konkrétně stroje čísel 771.137 a 182. Lokomotiva s číslem 182 sloužila do února 2014 v pravidelné službě na seřaďovacím nádraží v Českých Budějovicích, stroj s číslem 137 je záložní. V traťové službě je možné se s nimi setkat opravdu výjimečně, i když ještě v nedávné minulosti byly lokomotivy této řady na tratích v okolí Českých Velenic jako doma.

Díky vysokému pracovnímu nasazení všech zúčastněných provozních pracovníků se výlukový provoz podařilo zvládnout bez větších problémů s minimálním dopadem na naše zákazníky.

Text: Michal Roh
Foto: Michal Roh ml.

Na snímku manipulační vlak u Děbolína, který veze lokomotiva 749.219.

ČD Cargo podporuje Kinematovlak

Kinematovlak je společným projektem ZLÍN FESTIVAL FILMU a Českých drah. Jedná se v podstatě o kino na kolejích. Ve speciálně upraveném železničním voze (původně zavazadlový vůz) jsou promítány kreslené a jiné pohádky s cílem přivážet filmy dětem, které se na festival do Zlína nedostanou a také tam, kde klasické kino nemají.

Projekce filmů je samozřejmě zdarma. Dopolední promítání je určeno školkám a školám, odpolední pak široké veřejnosti. V letošním roce je do soupravy Kinematovlaku zařazen ještě hrací vůz Vláček Hráček a výstavní vůz, ve kterém si návštěvníci mohou prohlédnout exponáty se železniční tematikou.

Symbolické slavnostní vypravení Kinematovlaku proběhlo ve čtvrtek 15. května na mladoboleslavském hlavním nádraží. Za České dráhy se ho zúčastnil pan Alois Kašpar, ředitel Krajského centra osobní dopravy Praha, za ČD Cargo pak předseda představenstva této společnosti Ing. Oldřich Mazánek. Význam slavnosti podtrhovala i účast Mgr. Daniela Marka, náměstka primátora města Mladá Boleslav. Akci moderoval populární herec a pohádkový princ Jan Čenský. Kinematovlak se na svoji cestu po České republice vydal již po jedenácté. Poprvé ve své historii zamířil i do zahraničí a ve středu 21. května rozzářil úsměvem tváře dětí z polského Walbrzychu, který se tak připojil k dalším třinácti městům ve Středočeském, Hradeckém, Pardubickém, Olomouckém a Zlínském kraji. Do svého cíle ve Zlíně souprava dorazí v úterý 3. června.

Akciová společnost ČD Cargo zajišťuje přepravu Kinematovlaku, na území Polska pak ve spolupráci s dopravcem PKP Cargo. Souprava je zpravidla řazena do pravidelných nákladních vlaků, spatřit ji však bylo možné také na trati vedoucí nádhernou krajinou po okraji Adršpašských skal, kde pravidelné nákladní vlaky již řadu let nejezdí.

Text a foto: Michal Roh

Vývoj informačních systémů ČD Cargo pokračuje (4)

Rozvoj modulu DISC Prognózy

V rámci projektového programu „Upgrade informačních systémů ČD Cargo, a.s., ve vazbě na TSI-TAF“ (dále jen „Upgrade IS“) bude rozvinut modul DISC OŘ (operativní řízení) s cílem rozšířit a zkvalitnit současnou datovou výměnu mezi systémy manažera infrastruktury (jedná se zejména o systém ISOŘ používaný na SŽDC) a systémy ČD Cargo a přinést tak uživatelům další vylepšení a zjednodušení práce se systémem DISC OŘ.

Nové funkcionality (k nimž patří zejména modelování nebo sledování vlaků a hnacích vozidel ČD mimo infrastrukturu SŽDC) bude zajišťovat nový modul DISC Prognózy, který bude součástí stávajícího řešení DISC OŘ.

Modelování – nástroj pro řešení změn souvisejících s operativním řízením

V rámci této funkcionality bude vytvořen nástroj pro uživatele systému, který umožní vytvořit na pozadí systému několik variant řešení určitého problému (např. zpoždění jízdy vlaku, vznik nepředpokládané výluky, technické problémy s vlakem či hnacím vozidlem apod.) s tím, že následně bude moci uživatel vybrat jednu z variant, a ta se zapracuje. Bude umožněno:

- uživatelské nastavení startu režimu „Modelování“, při kterém změny na objektech nebudou zapracovány do systému, ale ponechají se pouze na klientovi a možnost uložení varianty vytvořené v režimu modelování;
- funkční kontroly na správnost zvolené varianty – např. ošetření protisměrných jízd, logické kontroly na HV a strojvedoucí na vlaku;
- přenesení (naplánování) navržené varianty do reality včetně přenesení všech informací do ostatních systémů.

Sledování vlaků a hnacích vozidel ČD Cargo mimo infrastrukturu SŽDC

Tato funkcionalita rozšíří možnost sledovat aktuální a plánované vlaky a hnací vozidla nejen na území ČR, ale i v zahraničí. Zobrazení polohy bude umožněno předáváním aktuální polohy hnacích vozidel osazených GPS (jedná se aktuálně o HV ř. 363.5 a 372) a také díky nové možnosti sdílení a předávání informací o aktuálních polohách vlaků mezi sousedními dopravci a ČD Cargo. V tuto chvíli je již uzavřena dohoda o výměně informací s DB Schenker a probíhají jednání s dalšími dopravci. Vstupem pro předávání informací jsou hlášení o aktuálních pohybech vlaků od správců infrastruktur z centrály TIS organizace Rail Net Europe. Nové informace se zapracují k objektu „hnací vozidlo“ nebo „vlak“ a dojde k zobrazení těchto objektů na mapě či v tabulkovém zobrazení. Mapa pro sledování vlaků bude rozšířena o potřebná sledovaná území (např. Německo, Rakousko, Slovensko, Maďarsko).

Úpravy vazeb na ostatní systémy

V souvislosti s rozvojem modulu DISC Prognózy dojde i k rozšíření a úpravám stávajících vazeb mezi systémem DISC OŘ a ostatními provozními systémy.

Změny budou provedeny zejména s ohledem na změny, které připravuje pro letošní rok Správa železniční dopravní cesty. Jde o vytvoření nového systému ISOŘ pro manažera infrastruktury a úpravami na straně KADR a DOMIN. Rovněž se předpokládá další rozvoj komunikace v rámci akciové společnosti ČD Cargo, tedy s ostatními provozními systémy, zejména se systémem PRIS (Provozní informační systém).

Upgrade informačních systémů ČD Cargo, a.s., ve vazbě na TSI-TAF

CZ 1.01/1.2.00/12.0287

Projekt je realizován v rámci Operačního programu Doprava,

prioritní osy 1 – „Modernizace železniční sítě TEN-T“,

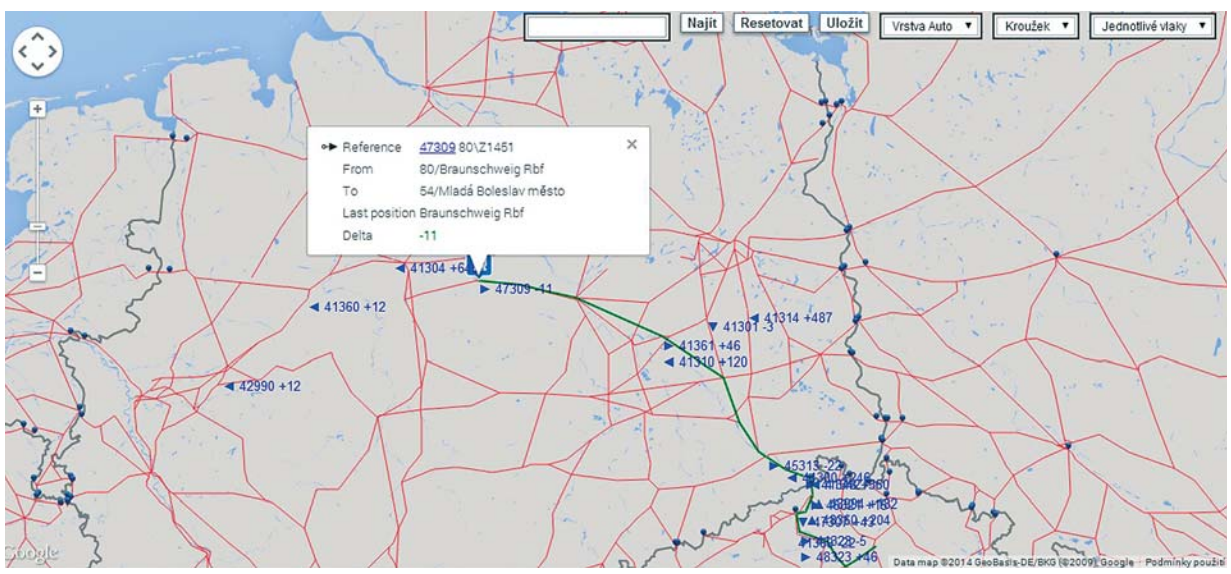
podprogramu 2 – „Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu a rozvoj telematických systémů“.

Operační program Doprava

Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Fond soudržnosti

Zavedením výše uvedených funkcionalit modulu DISC Prognózy předpokládáme zvýšení informovanosti pro zaměstnance ČD Cargo, kteří zabezpečují operativní plánování a řízení vlaků. Zároveň dojde k přizpůsobení systémů ČD Cargo tak, aby splňovaly požadavky specifikované normou TAF-TSI, zejména oblast 4 „Prognóza jízdy vlaku“, oblast 5 „Informace v případě narušení provozu“ a oblast 6 „Umístění vlaku“. Implementace funkcionalit je naplánována do konce roku 2014. Jejich konečný termín je závislý rovněž na úpravách v systémech SŽDC.

Luděk Ehrenberger



Příklad zobrazení informace o aktuální poloze vlaku DB Schenker jedoucího do ČR prostřednictvím TIS

Na návštěvě mezi pracovníky ČD Cargo pod Negrelliho viaduktem

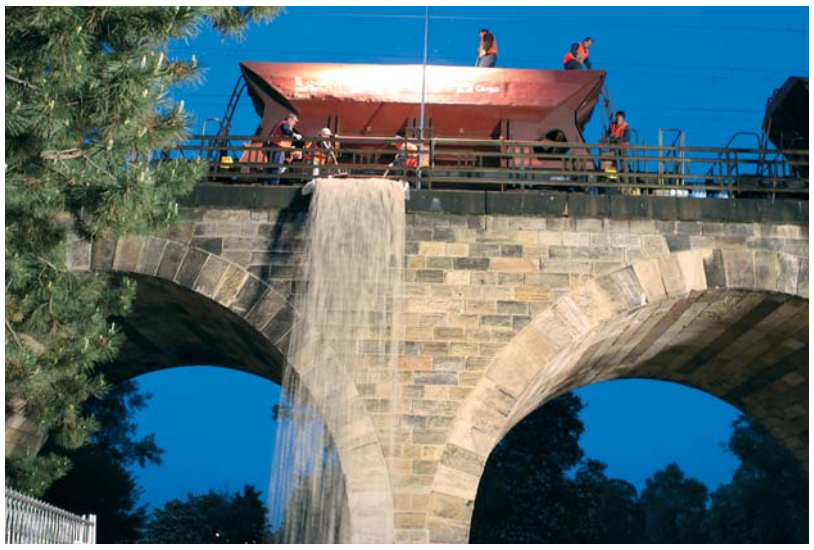
Po kolejích s pískem pro beach volejbal již popáté

Po roční pauze se na pražskou Štvanici vrátil turnaj světového poháru v beach volejbale. Letošní utkání bylo zahájeno 20. května a trvalo do 25. května 2014. Doposud se plážového turnaje účastnilo pouze mužské pokolení. Letošní ročník byl tedy historicky první, který přivítal něžné pohlaví na světovém poháru.

Oficiální název turnaje zněl FIVB Beach Volleyball Prague Open 2014. Návštěvníci se letos mohli těšit hlavně z příchodu českých nadějí, kterými byly naše české olympioničky Markéta Sluková s Kristýnou Kolocovou. Turnaj světového poháru se letos konal popáté, a to po roční pauze. Antukové kurty na Štvanici se během víkendu 17.–18. května proměnily v pískové „záplavy“. Pořadatelé turnaje, tak jako v letech 2008, 2010, 2011 a 2012, spolupracovali s ČD Cargo, a.s., a tím se železnice opět netradičně podílela na realizaci světového poháru v beach volejbale v Česku.

Stejně jako v minulých letech se i letos vykládka jemného písku z železničních nákladních vozů řady Faccs konala na Negrelliho viaduktu několik metrů od sportovních kurtů. Odtud byl písek odvážen přímo na plochu stadionu. Písek nejvyšší kvality pocházel z Provodínských písků u České Lípy, kde byl naložen na vlečce pískovny a odeslán třemi ucelenými vlaky z přípojné železniční stanice Jestřebí do železniční stanice Praha-Bubny. Celkem bylo naloženo 1 512 tun písku do 36 vozů, které do Prahy dojely postupně. Vykládka probíhala tři noci: z 5. na 6. května, ze 7. na 8. května a z 9. na 10. května 2014 vždy v době od 20.30 do 4.00 hodin.

Na přepravě písku se podíleli pracovníci útvaru O14/11 – Skupiny přípravy tras GŘ, obchodní manažeři z Odboru prodeje GŘ a především provozní pracovníci ze střediska logistických služeb Trutnov – PJ Česká Třebová, pracovníci z provozního pracoviště Praha-Libeň – PJ Praha a další zainteresované složky ČD Cargo. Z důvodu neplánovaných událostí, zejména pozdního zahajování napěťových výluk, docházelo k častému přerušování vykládky písku. S těmito i dalšími nepříznivými vlivy se provozní pracovníci vypořádali na jedničku. Díky jejich obětavému a mimořádnému pracovnímu nasazení byla vykládka provedena včas a v požadované kvalitě.



Na průběh celé akce jsme se zeptali několika hlavních aktérů, např. dozorčího provozu **PP Hradec Králové – PJ Česká Třebová Pavla Urbana**.

„Akce byla organizačně náročná pro nutnost zajištění výluky traťové koleje a bezpečnosti podmínek při noční práci, což vyžaduje skutečně pečlivou přípravu, svědomitý a profesionální přístup všech zúčastněných. Díky tomu se podařilo eliminovat komplikace v podobě zpoždění při zahájení výluk ze strany SŽDC o 60 a 40 minut ve dvou dnech i neplánované jízdy vlaků po druhé traťové koleji dne 7. května 2014 z důvodu odklonové vozby a zajistit tak dodržení smlouvy o vykládce i bezpečnost všech pracovníků na trati během manipulací.“

Na přepravě písku z Provodína se podílelo i **PP Praha-Libeň – PJ Praha,** a proto jsme vyzpovídali i vedoucího tohoto pracoviště **Ing. Martina Kašpara**, který se vyjádřil přímo k samotné vykládce písku.

„Sypání je možné vždy pouze v jednom místě s nutností zastavovat s tolerancí jen několika málo centimetrů. Byla tedy nutná velice přesná souhra pracovní čety s vedoucím posunu Martinem Macháčkem a strojvedoucím Josefem Maršíkem. Oba jmenovaní z PJ Praha byli vybráni pro svou pečlivost, spolehlivost a zkušenosti, které při vykládce potvrdili.

Na zdárném průběhu akce se nepodílela jen společnost ČD Cargo, ale i státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

Z hlediska marketingové komunikace celý projekt zhodnotil **Ing. Zdeněk Šiler**.

„Bylo by jistě chybou nevyužít marketingový potenciál tohoto poněkud neobvyklého spojení sportovní události a železniční nákladní dopravy a zejména operativnost a šikovnost našich provozních pracovníků. Ve spolupráci s organizátory celé akce, společností Česká sportovní, a.s., tak i v letošním roce využíváme možnosti propagace obchodní značky ČD Cargo pro vlastní komunikační aktivity v rámci této sportovní události. Kromě skvělého beach volejbalu, tentokrát umocněného ženským půvabem a krásou, bylo možné na centrálním štvanickém kurtu postřehnout loga naší společnosti a další prezentace v propagačních materiálech, na LED panelech či v rozhlasových spotech. Podpora aktivní obchodní politiky tak dostala alespoň na pár květnových dnů takřka světový rozměr.“

Na závěr můžeme dodat, že pátý ročník vykládky písku na Negrelliho viaduktu se vydařilo ze všech úhlů pohledu, a proto se budeme těšit na další zajímavou přepravu, která spojuje sportovní události s železniční nákladní dopravou.

Text a foto: Michala Bílková

Nákladní vlaky v Horním Slavkově

Obnova železniční tratě mezi Krásným Jezem – Horním Slavkovem a Loktem se ihned po zastavení pravidelného provozu v roce 1997 stala vděčným tématem jak pro média, tak pro politiky na regionální, krajské či celostátní úrovni.

Od úvah o úplném zrušení tratě přes výstavbu cyklostezky na jejím tělese nakonec po více než patnácti letech zvítězila varianta její obnovy[1]. V červnu loňského roku byla slavnostně zahájena víkendová osobní doprava mezi Krásným Jezem a zastávkou Horní Slavkov-Kounice (dříve Ležnice). Investorem obnovy byla Správa železniční dopravní cesty. Již od počátku obnovy se počítalo také se zahájením pravidelné nákladní dopravy, přičemž nejvýznamnějším zákazníkem měla být společnost LEGIOS, vyrábějící od roku 2011 v Horním Slavkově kotle k cisternovým vozům. Na první nákladní vlak jsme si však museli počkat až do 2. října 2013. V tento den proběhla na vlečce LEGIOSu Horní Slavkov (dnes HEAVY MACHINERY SERVICES, a.s.) zkušební nakládka železničního cisternového kotle na vůz Smmps.

Vlečka výše uvedené společnosti odbočuje z tratě Krásný Jez – Horní Slavkov odbočnou výhybkou L1 v kilometru 5,572 a je zakončena kusou kolejí[2]. Na vlečce tak nelze vozy hnacím vozidlem objet. Proto jsou vozy na vlečku sunuty a zpět do Krásného Jezu taženy. Jednou obsluhou lze na nakládku nebo vykládku přistavit čtyři železniční vozy. Jako nejvhodnější byly pro přepravu cisternových kotlů vybrány nízkostěnné dvounápravové vozy Kbkks. Celkem si výrobní závod od ČD Cargo pronajal osm těchto vozů. Rozvrh obsluh vlečky byl stanoven na úterý, čtvrtek a sobotu a po zahájení plného provozu by každou obsluhou měly být na vlečku čtyři prázdné vozy přistaveny a zároveň čtyři ložené staženy. Týdně by tedy mělo být odvezeno celkem dvanáct cisteren. Samozřejmě vše záleží na požadavcích a výrobních možnostech zákazníka, který se bohužel v poslední době potýká s ekonomickými problémy a je v úpadku.

Zákazník rovněž uvažuje o rozšíření vlečkového kolejiště v hornoslavkovském továrním areálu o další koleje přímo do výrobních hal.

Z vlečky HEAVY MACHINERY SERVICES, a.s., jsou ložené vozy vlakem Mn 87002 přepraveny přes Krásný Jez do Karlových Varů a odtud průběžným nákladním vlakem téhož dne večer do stanice Most a následující den manipulačním vlakem do Loun na vlečku téže firmy. Od odjezdu soupravy z Horního Slavkova-Kounic do příjezdu na vlečku v Lounech tak neuplyne ani patnáct hodin. Podtrženo sečteno – odpoledne je proveden odsun z vlečky a druhý den nad ránem už je náklad přistaven k vykládce na místě určení. Doposud přeprava vyrobených cisternových kotlů probíhala po silnici kamionovou dopravou. Ta bude postupně nahrazována železnicí, což bude mít významný ekologický přínos. Uleví se nejen místním komunikacím, ale především komplikovanému silničnímu tahu z Ostrova do Klášterce nad Ohří.

Přepravu by bylo možné ještě zefektivnit zpětným ložením, např. plechy nebo jiným materiálem. Zákazník rovněž uvažuje o rozšíření vlečkového kolejiště v hornoslavkovském továrním areálu o další koleje přímo do výrobních hal. Rozšířené kolejiště by zároveň umožňovalo objetí hnacího vozidla a nebylo by tak již nutné sunout vozy z Krásného Jezu. Zároveň by došlo k zjednodušení nakládky kotlů, protože v současné době jsou na místo nakládky z výrobní haly dopravovány na speciálních podvalnících a následně silničním jeřábem nakládány. Samotné železniční vozy jsou již pro nakládku upraveny, jsou osazeny speciálními sedlovými podstavci, do kterých se cisternový kotel při nakládce usadí a následně zajistí čtyřmi k tomu určenými popruhy, které lze během přepravy kdykoliv dotáhnout „ráčnami“, které jsou jejich součástí. Po vyložení nákladu přepravce popruhy uloží do uzamykatelných schrán, které jsou v dutině již zmíněných podstavců.

Zkušební nakládka železničního cisternového kotle na vlečce v Horním Slavkově – říjen 2013 **Foto: Miroslav Janda**

V loňském roce se uskutečnily celkem tři přepravy, v lednu letošního roku také. Bohužel od 22. ledna se na trati z Krásného Jezu do Horního Slavkova nákladní vlak neukázal. Doufejme, že to není natrvalo. Všechny železniční přepravy totiž proběhly bez jakýchkoliv problémů a k naprosté spokojenosti zákazníka. Nyní jen čekáme, zda se ekonomická situace zákazníka stabilizuje a železniční přepravy, nejen na trati z Horního Slavkova, se budou dále rozvíjet. Vlečka HEAVY MACHINERY SERVICES, a.s., v Horním Slavkově by se tak stala názorným příkladem znovuoživení vlečkového provozu.

Text: Miroslav Janda, Michal Roh

[1] Ještě předtím, 8. prosince 2006, se znovu rozjely osobní vlaky na části vyloučeného úseku mezi stanicí Loket a zastávkou s nákladištěm Loket-předměstí.

[2] Dopravna Krásný Jez leží na trati Mariánské Lázně – Karlovy Vary dolní nádraží, na níž je provoz řízen podle předpisu D3 pro zjednodušenou dopravu.

Bezpečnost práce je v ČD Cargo na dobré úrovni

Úrazovost se s věkem zaměstnanců a délkou zaměstnání snižuje

Představenstvo společnosti ČD Cargo projednalo dne 1. dubna 2014 Zprávu o stavu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a vývoji pracovní úrazovosti v ČD Cargo, a.s., za rok 2013.

Tato zpráva byla předem připomínkována všemi odborovými centrálami a následně byla projednána i na společném jednání Představenstva ČD Cargo se zástupci odborových centrál. Zpráva se zabývá dvěma hlavními oblastmi: zhodnocením předpisového, organizačního a technického zajištění bezpečnosti práce a dále statistickým vyhodnocením a analýzou pracovních úrazů a jejich důsledků.

Pracovní úrazovost má i velké ekonomické dopady na hospodaření naší společnosti

Pro bezpečnost zaměstnanců je nejprve třeba vytvořit podmínky. Patří mezi ně bezpečné technologie práce, vyhodnocení možných rizik práce a seznámení zaměstnanců s nimi, dále školení o bezpečnosti práce a v neposlední řadě důsledná kontrola dodržování technologických a bezpečnostních předpisů.

K vyhledání a odstranění rizik pro bezpečnost práce jsou mj. určeny prověrky bezpečnosti práce, které byly jako každoročně provedeny na všech pracovištích v měsících lednu až květnu 2013. Bylo při nich odhaleno 432 závad z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, to znamená o 99 závad méně než v roce předchozím. Jejich odstranění věnovali vedoucí zaměstnanci výkonných jednotek značnou pozornost, do konce roku se jich podařilo odstranit více než tři čtvrtiny. Na jejich odstranění a na zlepšení dalších podmínek bezpečnosti práce a pracovních a sociálních podmínek na pracovištích bylo vynaloženo v průměru více než 3 040 korun na jednoho zaměstnance.

Ilustrační foto: archiv redakce

Je známá pravda, že k bezpečnosti při práci nepřispívá alkohol. Proto byla značná pozornost věnována i kontrole dodržování zákazu jeho požívání. V roce 2013 bylo provedeno celkem 48 156 zkoušek, tedy v průměru více než šest na jednoho zaměstnance. Z tohoto počtu bylo pět pozitivních zjištění, což je o jedno víc než v roce předchozím. S provinivšími se zaměstnanci byl neprodleně ukončen pracovní poměr. Jednalo se o jednoho vedoucího posunu, dva posunovače, jednoho mechanika motorových vozů a jednoho komandujícího.

A jak se úsilí o snížení úrazovosti projevilo v počtu úrazů? V roce 2013 bylo registrováno celkem 128 pracovních úrazů s pracovní neschopností delší než tři kalendářní dny. Proti roku předchozímu je to o 14 méně. Stejně jako v roce předchozím byly i v roce 2013 zaznamenány velmi smutné události – dva smrtelné pracovní úrazy. Tentokrát u zaměstnance SOKV České Budějovice, OKV Jihlava, povoláním zámečník, a u zaměstnance PJ Ostrava, PP Bohumín, povoláním posunovač.

Oddělení BOZP Odboru lidských zdrojů se podrobně zabývalo i rozborem pracovní úrazovosti s cílem najít nejrizikovější faktory a zaměřit na ně pozornost vedoucích i odborných zaměstnanců na všech stupních řízení. Při analýzách úrazovosti jsme se v první řadě soustředili na druh práce. Je zřejmé, že u některých povolání je vyšší pravděpodobnost úrazu než u jiných. U naší společnosti je při průměrné četnosti 1,6 úrazů na sto zaměstnanců za rok 2013 nejvyšší četnost pracovních úrazů v zaměstnání posunovač, zámečník kolejových vozidel, mechanik motorových lokomotiv a motorových vozů a vedoucí posunu. U nejpočetnějšího povolání u ČD Cargo – u strojvedoucích – byla četnost pracovních úrazů 1,18 úrazů na 100 zaměstnanců.

Zajímavým pohledem na pracovní úrazovost je kritérium věku zaměstnanců. Potvrzuje se pravidlo, že úrazovost se s rostoucím věkem snižuje. V roce 2013 byla četnost pracovních úrazů u zaměstnanců do 30 let téměř 2,5 krát vyšší než u zaměstnanců nad 50 let.

Neméně zajímavým kritériem je úrazovost podle délky zaměstnání u železnice. Největší pravděpodobnost úrazu je u zaměstnanců mezi pátým až desátým rokem zaměstnání, kdy je četnost úrazů na sto zaměstnanců asi třikrát vyšší než u zaměstnanců sloužících déle než třicet let.

Pracovní úrazovost má i velké ekonomické dopady. Za rok 2013 bylo za 116 odškodňovaných úrazů vyplaceno zaměstnancům více než tři miliony korun na přímých nákladech (ztráta na výdělku, bolestné, ztížení společenského uplatnění a náklady na léčení). Značné byly i nepřímé náklady v důsledku narušení provozu, nutnosti nahrazení chybějícího zaměstnance přesčasovou prací jiného apod. A k tomu penězi nevyčíslitelné faktory bolesti a stresu zaměstnanců a v neposlední řadě i zhoršené mínění veřejnosti o stavu v naší společnosti.

Rok 2013 v číslech

- bylo provedeno 48 156 zkoušek požití alkoholu, z toho 5 pozitivních zjištění
- bylo registrováno 128 pracovních úrazů s neschopností delší než 3 dny, tj. o 14 méně než v roce předchozím
- za 116 odškodněných úrazů bylo vyplaceno 3 ml. Kč na přímých nákladech

Představenstvo ČD Cargo přijalo při projednávání zprávy cíle v oblasti BOZP na rok 2014 a stanovilo úkoly směřující ke zlepšení stavu bezpečnosti práce, zejména pak k seznamování zaměstnanců s příčinami pracovních úrazů. Přestože došlo ke zlepšení proti předchozímu roku a výsledky v oblasti bezpečnosti práce a ochrany zdraví zaměstnanců v naší společnosti jsou lepší než v celém odvětví dopravy, nemůžeme zůstat v klidu a musíme i nadále věnovat předcházení úrazům maximální pozornost nejenom na úrovni vedoucích a kontrolních zaměstnanců na všech úrovních řízení, ale i řadových zaměstnanců.

Ing. Jan Průžek,
Odbor lidských zdrojů

Finanční prostředky z EU podpoří jazykovou výuku

I v letošním roce se podařilo společnosti ČD Cargo získat finanční prostředky v rámci Operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost na kurz intenzivní jazykové výuky německého jazyka pro strojvedoucí v přeshraničním provozu v ústeckém regionu.

Odbor lidských zdrojů tentokrát předložil žádost v rámci projektu „Vzdělávejte se pro růst v Ústeckém kraji II“, který je administrován krajskou pobočkou Úřadu práce v Ústí nad Labem. V rámci vzdělávací aktivity dostane podporu skupina sedmi strojvedoucích z PJ Ústí nad Labem, kteří v průběhu tří měsíců absolvují intenzivní kurz německého jazyka v rozsahu tří set hodin. Výuka se zaměří na obecnou a odbornou oblast jazyka a primárně se soustředí na vzdělávání v oblasti provozování železniční dopravy na území Německa.

S ohledem na fakt, že společnost ČD Cargo v současné době již naplnila možnosti čerpání dotací prostřednictvím tzv. podpory de minimis, se oproti předchozím případům celková finanční podpora snižuje. I tak ale bude jazyková výuka dotována ve výši 60 %, a to jak na vlastní zajištění kurzu, tak na mzdové příspěvky účastníků kurzu. Výše finanční podpory přesáhne 250 000 Kč.

Připomeňme si, že v uplynulém roce získalo ČD Cargo na obdobné kurzy podporu v Ústeckém, Moravskoslezském a Jihočeském kraji na jazykové i svářečské kurzy. Výše podpory přesáhla jeden milion korun.

V současné době je Odborem lidských zdrojů realizován ještě další projekt podpořený z evropských dotačních financí. Jak již všichni dobře víte, jedná se o projekt zaměřený na vzdělávání strojvedoucích a jeho obsahem je tvorba interaktivních elektronických kurzů. Právě nyní byly dokončeny práce na zpracování podkladů pro tvorbu interaktivní části elektronického kurzu.

Dušan Pouzar

ING Životní pojišťovna připravila soutěž pro zaměstnance Skupiny ČD

Vážení zaměstnanci,

jak jste již byli předběžně informováni v našem interním magazínu Cargovák, v rámci smluvního vztahu připravila ING Životní pojišťovna pro zaměstnance společností Skupiny ČD soutěž, která bude probíhat **v termínu od čtvrtka 1. 5. 2014 od 00:00:00 hod do neděle 15. 6. 2014 do 23:59:59 hod.**

Informační leták o soutěži je rovněž k dispozici na každém personálním pracovišti O10/1 GŘ ČDC. Uvedené soutěže se mohou zúčastnit výhradně jen zaměstnanci společností Skupiny ČD (tzn. i zaměstnanci společnosti ČD Cargo), kteří mají sjednanou platnou a aktivní pojistnou smlouvu ING Životní pojišťovny, **konkrétně na produkty „Kapitálové životní pojištění“ či „Kapitálové důchodové životní pojištění“ s příspěvkem zaměstnavatele.**

Pro zajištění průběhu soutěže byl pro každou společnost zpřístupněn zákaznický webový portál. Pro zaměstnance společnosti ČD Cargo, a.s., je k dispozici na internetové adrese www.ingpojistovna.cz/cdcargo. Zde najdete **od čtvrtka 1. 5. 2014 od 00:00:00 hod**. i více informací a kompletní pravidla soutěže.

Zaměstnanec ČD Cargo se zapojí do soutěže tím, že

a) zpracuje kontaktní formulář umístěný na zákaznickém webovém portálu pro ČDC,
b) správně zodpoví soutěžní otázku,
c) řádně vyplní a odešle kontaktní údaje v podobě: **zaměstnavatel** (název společnosti), **jméno**, **příjmení**, **číslo pojistné smlouvy**, **e-mailová adresa**, **telefon** a udělí souhlas se zpracováním osobních údajů pro marketingové účely společnosti ING Životní pojišťovna (tuto skutečnost potvrdí zaškrtnutím odpovídajícího pole).

Každý řádně zaregistrovaný soutěžící obdrží za registraci v soutěži dárek v podobě **věrnostní karty Sphere card** v tržní hodnotě 1 500 Kč, která bude distribuována soutěžícím prostřednictvím příslušných personálních pracovišť O10/1 GŘ ČDC.

Do soutěže nebudou zařazeny osoby, které nesplní stanovené podmínky soutěže, uvedou nepravdivé údaje, nevyplní řádně a úplně požadované údaje anebo je vyplní mimo dobu konání soutěže či jinak nesplní stanovené podmínky.

Hlavní výhru, a tou je **jeden poukaz v hodnotě 10 000 Kč na služby cestovní kanceláře Čedok**, získají tři náhodně vylosovaní soutěžící z každé společnosti. To znamená, že po jednom poukazu v hodnotě 10 000 Kč na služby cestovní kanceláře Čedok **získají i tři zaměstnanci naší společnosti.**

Výherci hlavní výhry budou kontaktováni provozovatelem soutěže na e-mailové adrese, kterou uvedli při registraci do soutěže za účelem dohodnutí způsobu předání ceny, a to nejpozději do deseti pracovních dnů od slosování.

Účastníkům soutěže přeji hodně štěstí!

Bc. Věra Drncová

Personální oddělení odpovídá

DOTAZ ZAMĚSTNANCE:
Co je „Předběžná In-karta“?

ODPOVĚĎ:

ČD, a.s., ve zkušebním provozu umožňují výdej tzv. Předběžné In-karty v případech, kdy držitel In-karty oznámí např. její ztrátu. Předběžná In-karta je vydávána po blokaci In-karty personalistou příslušného personálního pracoviště nebo na základě blokace In-karty oznámením ztráty na pokladní přepážce s UNIPOK, případně je její výdej umožněn přímo držiteli In-karty, a to rovněž po její blokaci v prostředí internetu v aplikaci https://moje.inkarta.cz.

Předběžná In-karta je platná ode dne vystavení, maximálně však po dobu 35 dnů, je na ní uveden držitel, její doba platnosti, vozová třída (1. vozová třída v případě doplatku) a stává se (po určenou přechodnou dobu platnosti – do doby výroby a předání duplikátu In-karty) jízdním dokladem za původní ztracenou In-kartu.

Zatím je ze strany ČD vše ve fázi ověřování. Je také několik bodů a nejasností, které musí být jednoznačně metodicky dořešeny. V nejbližších dnech se zkušební provoz vyhodnotí a pevně věřím, že se vše podaří dořešit tak, že i našim zaměstnancům budeme schopni podat konkrétnější informace o této možnosti i v dalším čísle Cargováku.

Bc. Věra Drncová

Železniční tratě, kde vládne jen nákladní doprava (20)

Místní dráha Dolní Lipka – Moravský Karlov – Štíty

Hlavní pohnutkou, proč dostat v posledních letech 19. století tehdejší progresivní dopravní prostředek – železnici – do údolí říčky Březné, byla hospodářská zaostalost a bída zdejšího odlehlého kraje. Jeho komunikační nedostupnost zvlášť ostře kontrastovala s tím, že ležel nedaleko jedné z prvních parostrojních železnic v českých zemích, dráhy Olomoucko-pražské, otevřené již v roce 1845.

Však také první plány a projekty zdejší místní dráhy počítaly s propojením Dolní Lipky (tehdejší stanice Králíky, německy Grulich) na Moravské pohraniční dráze Lichkov – Hanušovice – Zábřeh na Moravě a Hoštejna na Olomoucko-pražské dráze (přesněji řečeno v těch dobách již na trati soukromé Společnosti státní dráhy StEG).

Nepříznivý terén, zejména velký výškový rozdíl mezi Hoštejnem a Štíty, stavbu dráhy velmi komplikoval a její realizaci neustále oddaloval. Teprve v roce 1893 bylo vydáno první povolení ke stavbě dráhy, ale pouze jako úzkorozchodky o rozchodu 760 mm. Tento návrh se ovšem v kraji nesetkal s příliš-ným pochopením a ke stavbě nedošlo. Po dalších několika letech průtahů a návrhů nakonec zvítězila normálněrozchodná varianta, ale jen v úseku Dolní Lipka – Štíty, bez technicky komplikovaného úseku do Hoštejna.

K otevření trati vybudované a provozované přímo rakouským státem skrze Státní dráhy (kkStB), bez přímé účasti jakýchkoli místních interesentů, nakonec došlo až 30. prosince 1899. Určitou zajímavostí tratě je lokomotiva tehdejšího označení 19782, po roce 1905 97.182, neboli první lokomotiva vyrobená v českých zemích v První českomoravské továrně na stroje v Libni (tehdy ještě u Prahy). Lokomotiva byla spolu se sesterskou 19783 objednána Státními drahami pro zdejší lokálku. Vzhledem k tomu, že byla dodána až několik měsíců po zahájení provozu, nebyla zde však zřejmě vůbec nasazena. Místo toho byla předisponována do daleké Bukoviny pod Správu provozu Černovice (Betriebsleitung Czernowitz), kde pravděpodobně mezi válkami u rumunských CFR i dojezdila.

Provoz byl na této místní trati udržován v klasickém rozsahu. V roce 1914 to bylo pět dvojic smíšených a osobních vlaků v celé trati a jedna dvojice Králíky – Králíky město (dnes Dolní Lipka – Králíky) a v roce 1944, za správy DR, to bylo sedm dvojic v celé trati a několik dalších vlaků v různých úsecích.

Z časů pravidelné osobní dopravy do Štítů: motorový vůz 810.228 v konečné stanici dne 22. října 2005

Lokomotivy na štíteckou lokálku nasazovala výtopna v Kyšperku (dnešním Letohradu). Nejdříve to byla zmíněná řada 97 (310.0 ČSD), později nahrazená silnějšími stroji řady 178 (422.0). Následovaly je lokomotivy řad 354.0, 524.1 a dalších. Parní provoz zejména nákladních vlaků pak uzavřela řada 354.1, která zde dojezdila až v sedmdesátých letech 20. století. Motorový provoz byl zahájen v roce 1932 nasazením „věžáků“ řady M 120.4 a i později M 130.2, které byly po druhé světové válce vystřídány – tak jako na většině sítě tehdejších ČSD – motorovými vozy M 131.1. Ty zde po třicetileté službě nahradily až motorové vozy M 152.0 (810), když pokusy o nasazení vozů M 240.0 nebyly ani na této trati příliš úspěšné.

V nákladní dopravě nastoupila v 60. letech řada T 444.0 (725), která ovšem nevynikala přílišnou spolehlivostí, stejně jako její nástupkyně T 466.0 (735). Teprve řada T 466.2 (742) zde na konci 70. let definitivně nastolila vládu motorové trakce.

Osobní doprava v úseku Moravský Karlov – Štíty byla zastavena se zahájením platnosti jízdního řádu 2011/2012, a to jako reakce Olomouckého kraje – na jehož území koncový úsek lokálky leží – na úvahy sousedního Pardubického kraje zrušit osobní dopravu na svém úseku z Dolní Lipky. K tomu nakonec nedošlo, ale Olomoucký kraj dopravu v tomto úseku již od té doby neobjednal.

Nákladní doprava zde fungovala a dodnes funguje v rozsahu a skladbě zboží obvyklém pro podobné místní tratě, v tomto případě jde zejména o odvozy dřeva ze Štítů a Moravského Karlova. Ze zajímavých přeprav nedávné minulosti lze uvést například návozy hygienických papírových výrobků z jihočeských Loučovic do Štítů pro firmu Spektrum CZ Lanškroun (jíž loučovická papírna patřila), které ustaly koncem devadesátých let, nebo zejména obsluhu vlečky Tesla Králíky, která vyráběla žárovky a jejichž významná část před rokem 1989 byla expedována po železnici.

Text a foto: Martin Boháč

Manipulační nákladní vlak 83034 ve Štítech dne 18. dubna 2014. Jeho zátěž tvoří jeden vůz Roos z Moravského Karlova a tři vozy Eas ze Štítů, všechny loženy dřevem. **Foto: Ing. Jiří Vorel**

Unikátní přeprava pendolina

Jedna ze zajímavých přeprav se uskutečnila dne 25. dubna 2014, kdy ČD Cargo zajistilo přesun polského pendolina společnosti PKP Intercity z pohraniční přechodové stanice Chałupki do stanice Velim na vlečku českého zkušebního okruhu Výzkumného ústavu železničního v Cerhenicích.

Na ostravském hlavním nádraží zachytil soupravu **Jindřich Bek** z PJ Ostrava (snímek nahoře). Jednotka 2 370 001-007 je třísystémová a na rozdíl od ostatních jednotek řady 680 ČD nemá naklápění, takže vlastně ani Pendolinem není.

Jak doplňuje **Martin Kalousek**, jemuž se podařilo ojedinělou přepravu zachytit v České Třebové (na snímku dole), k jejímu zajištění byla použita lokomotiva ČD Cargo 363.005 ze SOKV Ostrava.

Minerálky do Prahy opět vlakem

V nádherné krajině Broumovského výběžku u Teplic nad Metují se nachází stáčírna pramenité vody Toma Natura. Voda je čerpána čtyřmi vrty z hloubky sedmdesát a více metrů ve štole, nad kterou leží dalších 50 metrů zeminy.

Obsluha vlečky stáčírny pramenité vody v Teplicích nad Metují

Pramen z Polické křídové pánve je velmi vydatný a pro stáčení pitné vody je využíván jen cca ze dvou až tří procent. Pitnou vodu zde „vyráběla“ od počátku devadesátých let 20. století společnost Kojenecká voda, a.s., jejímiž akcionáři byla města Teplice nad Metují, Broumov a Adršpach. Dnes je stáčení vody Toma Natura plně v režii společnosti PEPSICO CZ, s.r.o.

Kvalitní pramenitá voda putuje do velkoskladů a ke konečným spotřebitelům nejen po silnici, ale také po železnici. Již v minulosti byla voda v železničních vozech přepravována z Teplic nad Metují do slovenských Malacek, do jednoho z distribučních skladů. V dubnu loňského roku přibyla další destinace – Praha. Nejprve se jednalo o zkušební provoz, při kterém byly hodnoceny možnosti železniční dopravy. Firma PEPSICO CZ, s.r.o., vědoma si své společenské odpovědnosti, tímto krokem chtěla naplnit jeden ze svých cílů, a to odlehčení silničních komunikací v chráněné krajinné oblasti Broumovsko, ve které se nachází stáčírna vody.

Pro přepravu byl zpracován technologický koncept na principu tzv. nočního skoku. Vozy řady Kils nebo Laails jsou na vlečce stáčírny naloženy paletami s balenou vodou a manipulačním vlakem odvezeny přes Náchod do Týniště nad Orlicí. Odtud putují pravidelným spojem do Pardubic a přivěšené na NEx dojedou do stanice Praha-Libeň. Zpravidla se jedná o skupiny dvou až čtyř vozů, v závislosti na použité řadě. V Libni jsou vozy staniční zálohou přistaveny na manipulační koleje k vykládce, resp. překládce do kamionu. Vykládku a odvoz zboží do výrobního areálu v pražských Vysočanech si zprvu zajišťovala společnost PEPSICO CZ, s.r.o., vlastními prostředky. V rámci zkušebního provozu však byla otestována i varianta zajištění těchto činností ČD Cargo, která se ukázala jako výhodnější. Dnes překládku palet z železničních vozů do nákladního automobilu a odvoz zboží do Vysočan zajišťují pracovníci Provozní jednotky Česká Třebová, pracoviště v Kalné Vodě, vlastní manipulační technikou a kamionem. Přístavba železničních vozů na manipulační koleje je koordinována s pracovníky provozního pracoviště Praha tak, aby nedocházelo ke zbytečným časovým prostojům. Celkem bylo v roce 2013 vlaky ČD Cargo přepraveno téměř 180 vozů ložených paletami s balenou vodou. V letošním roce by se objemy mohly ještě navýšit.

Železniční přeprava, překládka i silniční rozvoz – vše zajišťuje ČD Cargo

Dne 9. dubna 2014 byly přepravy po „zimním spánku“ znovu zahájeny podle již osvědčeného scénáře. Uplynuly téměř dva měsíce a vše probíhá k plné spokojenosti zákazníka i přesto, že přepravy negativně ovlivňuje rozsáhlá výluková činnost zejména v Ústí nad Orlicí a na trati před Prahou. Přepravy pramenité vody Toma Natura do Prahy jsou důkazem toho, že v těsné spolupráci obchodních a provozních složek ČD Cargo dokážeme pro zákazníka „na klíč“ realizovat celý logistický řetězec.

Text a foto: Michal Roh

Legiovlak a co mu předcházelo

Před časem pronikla do médií stručná zpráva: k stému výročí začátku první světové války a vzniku československých legií chystá Československá obec legionářská spolu s ministerstvem obrany několik akcí. Jednou z nich se stane Legiovlak, tedy sedmivozová retrosouprava, v jaké v létech 1918–1920 uskutečňovaly jednotky legií přesun po kolejích Transsibiřské magistrály.

Republiku tedy bude křižovat živoucí připomínka historie, která se s přibývajícími léty v obecném povědomí již spolehlivě vytrácí. Není divu. Desetiletí důsledného informačního embarga učinila svoje a pojem „legie“ si dnes značná část populace spojuje spíše s vojáky říše římské. Takto tomu ale nebylo vždy. Létům řízené nevědomosti předcházela éra až nekritické glorifikace všeho, co mělo cokoli do činění s ozbrojenými jednotkami Čechů a Slováků na ruských, italských a francouzských bojištích první světové války. Ostatně zcela jasně to vyjádřil i prezident Masaryk: *„Dobrovolnická jednotka Česká družina vznikla ze Sokolů, bez Sokolů by nebylo České družiny, bez České družiny by nebylo československých legií a bez československého vojska by nebylo československé samostatnosti.“*

V citátu zmíněná Česká družina znamenala skutečně zrod. Jako dobrovolnickou jednotku ji dne 7. srpna 1914 schválilo ruské ministerstvo války, v jehož představách mělo jít o oddíly výzvědné služby, mimo jiné i psychologicky působící na příslušníky rakousko-uherské armády české národnosti. Jinými slovy měly agitovat k dezerci. Nejednalo se tedy prvotně o bojový útvar. Jeho číselné počty však trvale narůstaly a v květnu 1916 tvořila Družinu brigáda o třech plucích. To už nešlo o pouhé vyzvědače a agitátory. Podobu samostatného vojska dostala Družina 2. dubna 1917 a po úspěchu v bitvě u Zborova (2. července 1917) se toto postavení upevnilo. Brigáda byla doplněna na divizi a posléze vznikl armádní sbor.

Přišly ale politické zvraty. Nová vláda bolševiků uzavřela dne 3. března 1918 v Brestu Litevském separátní mír a vyvstal problém: kterak dostat legie na nové působiště, na západoevropské bojiště do Francie.

V přímé cestě stály silné německé jednotky a lodní transport z Murmanska a Archangelska se ukázal kapacitně nevyhovující. V tuto chvíli někdo přišel s návrhem, jehož realizace prakticky znamenala cestu kolem světa: mnohatisícová armáda bude z Ukrajiny přepravena po železnici do dálněvýchodního přístavu Vladivostok. Bolševická vláda toto řešení zprvu vítala a celá logistická operace byla smluvně zakotvena v tzv. Dohodě z Penzy (26. března 1918). Brzy ale začalo docházet ke konfliktům se stále sílící Rudou armádou. Drobné šarvátky přerůstaly v tvrdé a krvavé boje, ve kterých se jednotky legií v síle tří divizí s 60 tisíci muži, nesoucí nyní označení „Československé vojsko na Rusi“, probojovávaly k Tichému oceánu. V prosinci 1919 začaly lodě z Vladivostoku s přepravou vojáků do vlasti, do již nového Československa. Poslední z celkem 42 transportů zvedl ve vladivostockém přístavu kotvy dne 30. listopadu 1920. Cesty domů nebylo dopřáno (podle oficiálních údajů) celkem 4 112 mužům, jejichž ostatky jsou roztroušeny na tisícikilometrových prostorách.

Tolik stručně o legiích v Rusku. Osudy jejich příslušníků se v závěrečné etapě anabáze těsně prolnuly s železnicí. Konkrétně se sibiřskou magistrálou, jedinou cestou k vytouženému domovu. Koleje, ležící ve stále méně přátelsky nakloněném prostředí, bylo třeba chránit. Tedy pacifikovat útočníky. V koridoru 15 km na sever a na jih od magistrály musela železnice spolehlivě sloužit potřebám vojska. Jeho velení proto ustavilo samostatnou dopravní rotu, tvořenou 460 příslušníky těch nejrůznějších železničářských profesí. Především dopraváků – dopravní rota dodávala nádražní velitele a staniční pracovníky. Paralelně vytvořená strojírenská rota, doplněná třemi mobilními dílnami, příkladně zajišťovala fungování 26 výtopen a dílen na trase z Omsku po Irkutsk. Úkol dodatečně zřízené telegrafní roty vyplývá z názvu: pečovat na životně důležité magistrále o dobrou úroveň komunikace. Dislokace na rozlehlém území vyžadovala fungující zásobování. O to se staral samostatný zásobovací oddíl, dodávající náhradní díly, uhlí a proviant.

Neúnavná činnost příslušníků těchto rot napomohla udržet provoz vlaků. Ešalonů s vyčerpanými legionáři, cestujícími v „těpluškách“, nákladních vagónech s kamny a pryčnami k dalekému Vladivostoku. Zásobovacích vlaků, dovážejících vše potřebné i pro tu nejodlehlejší jednotku v tajze. I pro „broněviky“, obrněné vlaky Orlík a Úderník odstrašující nepřítele svojí pouhou existencí. Jednotkám, strážícím v bajkalském úseku Transsibu všech 39 tunelů, oblíbených terčů jednotek protivníka, poskytovali spojaři z telegrafní roty neocenitelné služby.

Je příznačné, že pro legionáře-železničáře trvala sibiřská anabáze nejdéle. Zatímco mnozí jejich „bráškové“, jak se legionáři familiárně oslovovali, trávili již dny doma mezi svými blízkými, oni ještě zajišťovali jízdy posledních transportů. Dopravní rota tak opustila Vladivostok jako jedna z posledních, aby jejich loď zakotvila 2. září 1920 v terstském přístavu. Odtud to byl domů doopravdy jen skok…

Replika někdejších legionářských vlaků, Legiovlak, by podle plánů organizátorů měla fungovat do roku 2020. Bude připomínat události, při kterých železnice zdaleka nesehrála jen epizodní roli. Naopak: stála přímo u zrodu historie.

Pavel Schreier

Vozy poslouží turistům

Dvě neobvyklé přepravy staršího nákladního a služebního vozu se uskutečnily na konci března 2012 a v polovině dubna 2014.

V obou případech se jednalo o návoz vyřazených dvounápravových vozů, zakoupených soukromou osobou, do Slap u Tábora, na jinak již osiřelou vlečku Osev-Jih (od jara 2005). V prvním případě v roce 2012 sem byl z Českých Budějovic dovezen vůz původní řady Ztr (z výroby Zsr), později Glm, který dosloužil jako skladištní v Českých Budějovicích, v letošním roce se jednalo o služební vůz pro manipulační vlaky nejběžnějšího typu Daa-k, původně Ds, dovezený z Tábora.

Vozy řady Ztr se jako řada Zsr vyráběly v poválečné době v několika českých vagonkách ve velkých sériích jako univerzální typ krytého vozu, který měl po právě skončené válce rychle nahradit zdecimovaný park tohoto typu nákladních vozů. Jednalo se o jednoduchou konstrukci vozu, stavěnou na stejném pojezdu jako otevřený vysokostěnný „uhlák“ řady Vtr. Vozy byly vyrobeny ve třech základních provedeních, lišících se konstrukcí brzdy: s brzdařskou budkou, bez brzdařské budky s brzdou a bez brzdy, pouze s průběžným potrubím. Původní označení Zsr bylo změněno na Ztr již v roce 1949, označení Glm podle mezinárodních úmluv a norem UIC bylo zavedeno v roce 1968. V roce 1966 bylo vozům přiděleno dvanáctimístné číselné označení, zavedené podle vyhlášky UIC 438 z 1. července 1964. Lze říci, že po dlouhá desetiletí tvořily tyto vozy základ parku krytých vozů ČSD. Jejich éra skončila teprve koncem osmdesátých a začátkem devadesátých let 20. století. Řada z nich pak ještě sloužila pro různé pomocné účely železnice, což byl i osud vozu, který se dnešní doby dožil pod číslem 09 54 0066 676-4.

Druhým vozem byl dvounápravový služební vůz Daa-k čísla 30 54 9408 014-9 z několikasetkusové série, postavené v padesátých letech 20. století ve vagonce Česká Lípa. Tyto vozy byly de facto poslední novostavbou tohoto typu vozu v tehdejším Československu i jeho nástupnických státech, a tak se s jejich velkým počtem lze setkat v provozu v České republice i na Slovensku ještě dnes, šedesát let po jejich vyrobení. Přesto s poklesem výkonů nákladní dopravy i racionalizací provozu (oslabování vlakových doprovodů) jejich potřeba a využití klesají. Jsou postupně vyřazovány a v některých případech i odprodávány pro další využití mimo železnici.

Oba vozy byly po přistavení na vlečku ve Slapech převzaty svým novým majitelem a po silnici převezeny na své nové působiště, k samotě-penzionu U houpacího koně na břehu rybníka Mučírna u Radimovic u Želče na Táborsku. Majitel zde vybudoval asi dvacet metrů koleje, kam oba renovované vozy umístil. „Zetka“ slouží pro ubytování a nocleh ve spacích pytlích, a služební vůz bude provozován jako komfortnější ubytování 1+1 s kuchyňkou, postelemi a sprchou.

Martin Boháč

Ze zahraničí

FRANCIE

Dráha SNCF sleduje cestu německé DB

Podniky železniční nákladní dopravy, patřící koncernu francouzských drah SNCF, budou postupně snižovat své ztráty. Je o tom přesvědčena šéfka koncernu Sylvie Charlesová. Podle ní mají být podniky od hospodářské krize 2008/2009 strukturovány tak, aby opět mohly růst. Přispívá k tomu skutečnost, že SNCF a Geodis nově organizují portfolia podniků převzatých v zahraničí. Francouzská dráha se potýkala se dvěma problémy: jednak s dalekosáhlou deindustrializací ve Francii, jež šla k tíži drah, navíc stále více zákazníků se odklánělo od dlouhodobých vztahů ke svým poskytovatelům služeb. Další zlepšování má vzejít od nadcházejícího společného řízení drážních a infrastrukturních aktivit formou otevřeného drážního poolu. Doprava zboží ve Francii v minulých letech trpěla chybějícím souladem mezi stavební činností na síti a dopravními potřebami.

ŠVÉDSKO

Rozsáhlý úsporný program dráhy Green Cargo

Švédský státní podnik železniční nákladní dopravy Green Cargo se má dostat úsporným programem z červených čísel. Jan Kilström, předseda vedení podniku, vyhlásil v souvislosti s hospodářskými výsledky pro letošní rok úspory v personální oblasti, ve službách a ve vozovém parku. Do roku 2016 se má snížit počet zaměstnanců z 2016 na 600.

-CBC-

VPN Family v síti Vodafonu
ZAČÍNÁM voláte-li málo za 29 Kč
VOLÁM voláte-li více za 69 Kč
VOLEJ NONSTOP v celé síti Vodafonu v ČR za 70 Kč!

Neomezené tarify
UŽÍVÁM SI v síti Vodafonu se 3 GB dat za 679 Kč
NEŘEŠÍM v síti Telefónica O2 s 1,5 GB dat za 699 Kč

VPN Family v síti Telefónica O2
VÍM pro ty, kteří chtějí mít přehled za 79 Kč

PŘIDEJTE SE DO DRÁŽNÍ RODINY VPN FAMILY

S VPN FAMILY ZÍSKÁTE HLASOVÉ I DATOVÉ SLUŽBY DO MOBILU ZA PŘÍZNIVÉ CENY

Srovnejte svou fakturu v naší kalkulačce služeb na http://family.cdt.cz a přesvědčte se
- výhodné nákupy ve značkových e-shopech
- objednávky i správa z pohodlí vašeho domova

ZAČNĚTE VYUŽÍVAT KOMPLETNÍ NABÍDKY VÝHOD JIŽ DNES!
Navštivte http://family.cdt.cz nebo volejte 972 326 459

Benefitní program pro zaměstnance skupiny České dráhy a společností Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, a Traťová strojní společnost, a.s. Poskytovatelem služeb VPN Family je ČD - Telematika a.s. ve spolupráci se smluvními partnery Vodafone Czech Republic a.s. a Telefónica Czech Republic, a.s.

VPN Family

ČD - Telematika a.s., Pod Táborem 369/8a, 190 00 Praha 9
http://family.cdt.cz, e-mail: helpdesk@vpnfamily.cz, telefon: 972 326 459

ČD-Telematika

Železniční muzeum Beograd: malé, ale zajímavé

Koncem března, stejně jako mnozí další železničáři jsme vyrazili s „fipkou" na cesty. Naším cílem bylo tentokrát Srbsko, konkrétně Bělehrad a jeho okolí. Do svého plánu jsme zařadili i návštěvu železničního muzea, které chceme čtenářům Cargováku představit.

Na místě zjišťujeme, že je otevřeno pouze v pracovní dny od 9 do 15 hodin (o víkendech jen na objednávku), takže musíme náš plán pobytu trochu upravit. Nakonec však jedno dopoledne vstupujeme do budovy hlavního sídla Srbských železnic v blízkosti železničního nádraží, kde se muzeum nachází. Vstup do muzea je zdarma. Před budovou je pomník parní lokomotivy o rozchodu 600 mm, JŽ 99.4-084 z roku 1917, vyrobené v lokomotivce Schwarzkopff v Berlíně. Hned u vchodu nás vítá sádrová busta G. Stephensona, zhotovená v roce 1899 v Anglii, takto dárek železničářů z lublaňské výtopny, kterou věnovali nově vzniklému muzeu v roce 1951.

Železniční muzeum v Bělehradě bylo založeno 1. února 1950 jako součást tehdejšího Ministerstva železnic „Federativne Narodne Republike Jugoslavije". Ovšem snaha o jeho vznik pochází již z 30. let 20. století, kdy se vzpomínalo 50. výročí založení Srbských národních drah (1881) a otevření trati Beograd – Niš v srpnu 1884. První železniční trať na území bývalé Jugoslávie však byla otevřena již 1. června 1846 ve Slovinsku na trase Šentilj-Maribor-Celje. Lublaně dosáhla v roce 1849 a na tuto počest zde byla v roce 1949 uspořádána velká výstava „Sto let železnice v Jugoslávii". Po skončení výstavy se exponáty staly základem nově vzniklého Železničního muzea. První stálá expozice byla otevřena 30. dubna 1953 pod názvem „Průřez historií jugoslávských železnic".

Samotná expozice není velká, kromě modelů Stephensonovy Rakety a lokomotivy č. 1 jsou zde modely parních lokomotiv JŽ 124-004, 20-007, 01-021, 51-001, 06-012 a modely různých typů osobních a nákladních vagónů. Dále dvě železniční drezíny o rozchodu 1 435 mm z roku 1943 a dvě o rozchodu 760 mm z roku 1928. Můžeme také zhlédnout sbírku lokomotivních tabulek, indukčních telefonů, železničních hodin včetně hodinek kapesních, konduktérské kleště, čepice, nejrůznější signální lampy i přenosná návěstidla a praporky, telegrafistův stůl, jakož i model dvouramenného mechanického návěstidla rakouského typu. Rovněž tak různé typy kolejnic a upevňovacího kolejového materiálu. Stěny zdobí fotografie z historie výstavby tratí. Kuriozitou je železničářský meč, náležející k uniformě vyšších železničních úředníků Jugoslávských státních železnic. Jinou zvláštností, podstatně mladšího data, je hlavice sloupu ze železniční stanice Skopje, zničené zemětřesením v roce 1963.

Vzhledem k omezenému prostoru je však větší část exponátů uložena v depozitáři. Součástí muzea je i rozsáhlá knihovna s archivem, stejně jako víceúčelová výstavní a přednášková síň. Samostatnou expozicí je staré nádraží úzkorozchodné dráhy v městečku Požega, kde je vystaveno množství zachovaných lokomotiv a vagónů určených na tratě o rozchodu 760 a 600 mm. Další historické lokomotivy všech rozchodů se nacházejí na různých místech všech nástupnických států bývalé Jugoslávie.

Text a foto: Jana Běhounková

Jiří Bouda a železnice

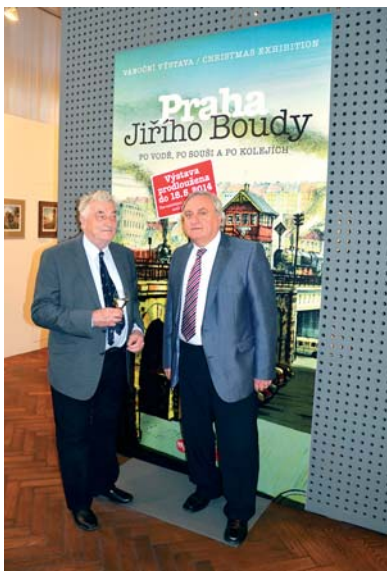
V pondělí 12. května 2014 se v Muzeu hlavního města Prahy uskutečnila komorní akce u příležitosti dvou událostí spojených s osobou akademického malíře Jiřího Boudy. Tou první byla oslava jeho osmdesátin, tou druhou pak ukončení výstavy s názvem „Praha Jiřího Boudy / Po vodě, po souši a po kolejích".

Na této výstavě mělo přes třicet tisíc návštěvníků možnost zhlédnout barevné litografie, které jsou pro tvorbu Jiřího Boudy nejvíce charakteristické. Jejich tématem bylo jak železniční prostředí, tak např. pražské mosty nebo jiná, dnes už zmizelá zákoutí našeho hlavního města. K těm patří i železniční stanice Praha-Těšnov. Při prohlížení souboru litografií s tímto námětem starší generace jistě zavzpomínala na doby, kdy z tohoto nádraží s honosnou výpravní budovou odjížděly vlaky do Lysé nad Labem a Nymburka, zástupci mladší generace zase litografie nevěřícně konfrontovali se současnou situací v této lokalitě. Boudův vztah k železnici je víc než vřelý. Již jako mladý brigádničil na „dráze", poté pracoval u ČSD jako signalista v železniční stanici Praha-Bubeneč. Není proto divu, že se železniční prostředí stalo vděčnou inspirací pro jeho výtvarnou práci.

Železnice a Jiří Bouda patří neodmyslitelně k sobě.

Samotná metoda litografie je velice náročná na přesnost. Kresba se na speciální tiskovou desku z třetihorního vápence nanáší litografickou křídou nebo tuší. Poté se celá deska navlhčí vodou. Ta se vsakuje jen do nepokreslených míst, samotná kresba vodu odpuzuje. Vodou navlhčená místa naopak nepřijímají mastnou tiskovou barvu, která se válcem nanáší na celou plochu tiskové desky. Při tisku barevných litografií se pro každou barvu zhotovuje zvláštní kresba na tiskovou desku a na jednotlivé papírové archy se tiskne opakovaně podle počtu barev. O tom, že Jiří Bouda je mistrem přesnosti, nesvědčí jen zmiňované litografie, ale také skutečnost, že grafik se spolu s manželkou Janou Boudovou v letech 1962–1969 podílel na restaurování Langweilova modelu Prahy.

Vzniká další litografie… Tato metoda je velmi náročná na přesnost.



Oslavenci přišel blahopřát rovněž předseda představenstva ČD Cargo, a.s., Ing. Oldřich Mazánek.

Pro velký úspěch byla výstava dvakrát prodloužena a ti, co ji navštívili, nešetřili chválou. A jak řekl ve své gratulaci panu Boudovi předseda představenstva ČD Cargo Ing. Oldřich Mazánek, z litografií byla cítit vůně parních lokomotiv, jejich tep; umožnily nám vrátit se v čase o pár desetiletí.

Text a foto: Michal Roh

Stolní kalendář ČD 2015

…i vy můžete být jeho tvůrcem

Fotíte, šotíte?
Nenechte si své úlovky jen pro sebe!

Staňte se spoluautorem stolního kalendáře Českých drah a získejte honorář 800 Kč za každou uveřejněnou fotografii. Soutěž probíhá od 16. 5. do 30. 6. 2014.

Více info na stránkách **kalendar2015.cd.cz**

Foto měsíce

Dvě generace lokomotivy řady 363 v barvách ČD Cargo se potkaly v blízkosti opravny hnacích vozidel v Českých Budějovicích. Na snímku **Dušana Pouzara z Plzně** je zachycena lokomotiva 363.026, která vjíždí nově postaveným viaduktem na seřaďovací nádraží, a také modernizovaná lokomotiva 363.509, která se v daném okamžiku účastnila natáčení pro připravovaný elektronický kurz. Mezi nimi čeká na svůj výkon lokomotiva řady 742, která chvíli poté vyvezla z opravárenského poolu jednu z českobudějovických upravených lokomotiv řady 340 po běžné opravě.

Vydavatel: ČD Cargo, a. s. Redakční tým: Kancelář předsedy představenstva, Odbor lidských zdrojů a Odbor podpory prodeje s útvary ČD Cargo
Tisk, sazba a grafická úprava: DTP Futura, s.r.o., **Adresa redakce:** Kancelář předsedy představenstva, 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.