Cargovák
08
2014
Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Poděkování všem zaměstnancům společnosti ČD Cargo, a. s.

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

na představenstvu v úterý 29. července jsme projednali a schválili výsledky ČD Cargo za první pololetí letošního roku. Jsou pozitivní a potvrzují, že naše společnost na dopravním trhu opět zaujala postavení, které jí náleží.

I přes stále sílící konkurenci dalších železničních dopravců jsme za prvních šest měsíců přepravili 34,2 mil.

tun zboží, což znamená překročení plánu o téměř 5 %. Podrobný rozbor přeprav naleznete v dalším článku. Mně dovolte jen několik nejdůležitějších skutečností. V objemu přeprav dosahujeme téměř úrovně loňského roku (necelých 98 %), a to i přes řadu nepříznivých okolností. Nechci se už vracet ke ztrátě přeprav uhlí do Chvaletic, o jejichž znovuzískání nyní bojujeme v rámci veřejné zakázky, ale je nutné zmínit významnou ztrátu vývozních přeprav černého uhlí z OKD, ke které došlo z obchodních důvodů, jež jsme nedokázali ovlivnit. Na tomto místě proto chci poděkovat všem pracovníkům obchodního úseku, kterým se podařilo následky této ztráty eliminovat a nahradit je novými obchodními případy.

Obstáli jsme ve výběrovém řízení vyhlášeném firmou AMO a od 1. července tak mohli mj. zahájit zcela nové přepravy uhlí z OKD právě do AMO. Ty doposud realizoval dopravce AWT po vlastní vlečkové síti.

K témuž datu jsme získali od AWT zpět přepravy automobilů ŠKODA z Mladé Boleslavi do Polska.

Razantně jsme navýšili přepravy pohonných hmot, k plné spokojenosti zákazníků jsme realizovali řadu náročných vojenských přeprav. A tak bych mohl pokračovat dál…

Poděkování za dosažení dobrých pololetních výsledků patří samozřejmě i provozním zaměstnancům naší společnosti. Právě v provozu se lepším využitím kapacit podařilo výrazně snížit náklady, pozitivně se projevila i změna systému údržby nákladních vozů. Velký kus práce odvedli na Ostravsku, kde téměř ze dne na den bylo nutné reagovat na výpověď vlečkových smluv ze strany konkurenčního AWT. Náročná na organizaci provozu byla rozsáhlá výluková činnost zejména na koridorové trati u Ústí nad Orlicí nebo před Prahou.

Aktuální výsledky hospodaření jsou dobrým výsledkem práce nás všech, ale musíme si uvědomit, že před námi stojí stejně dlouhé druhé pololetí, ve kterém tyto výsledky musíme potvrdit. V dlouhodobějším horizontu je pak před námi příprava nového obchodního roku, kde musíme pokračovat v zefektivňování systému přepravy jednotlivých vozových zásilek a nadále zvyšovat naši konkurenceschopnost.

K tomu by měla přispět i konkretizace záměrů na nákup nových interoperabilních lokomotiv.

Dívejme se tedy do budoucna s optimismem, nezapomínejme však, že bez tvrdé práce to nepůjde.

Ing. Oldřich Mazánek
předseda představenstva
ČD Cargo

Schváleno nové znění Stanov

S účinností od 14. 7. 2014 bylo přijato usnesením Představenstva Českých drah, a.s., č. 4484/2014 ze dne 23. června. 2014 nové znění Stanov ČD Cargo, a.s.

V souladu se zněním písmene g) bodu 4 článku 13 rozhoduje Představenstvo ČDC o zřízení a obsazení pracovního místa generálního ředitele společnosti a o odvolání z tohoto místa, stanoví jeho působnost a rozhoduje o obsazení dalších pracovních míst vedoucích zaměstnanců určených v zákoníku práce a o odvolání z nich. Představenstvem společnosti ČDC nebyla tato pracovní pozice ani zřízena, ani obsazena.

Pracovní pozice provozního ředitele a obchodního ředitele rovněž nebude obsazena na základě níže uvedeného rozhodnutí Představenstva, protože řízením úseku byli pověřeni konkrétní členové představenstva ČD Cargo. V tomto případě veškeré povinnosti, odpovědnost a kompetence ředitele úseku zajišťuje pověřený člen představenstva ČDC.

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém zasedání konaném dne 29. července 2014 přijalo usnesení č. 1981/2014, kterým pověřuje:

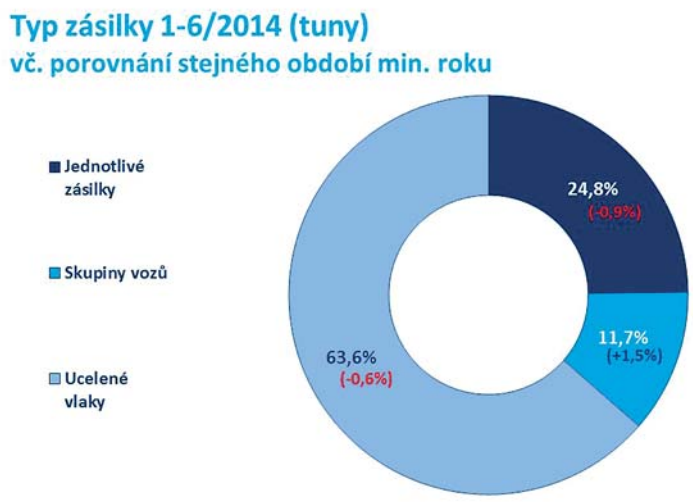
- předsedu představenstva ČD Cargo, a.s., Ing. Oldřicha Mazánka řízením úseku v přímé řídící působnosti představenstva společnosti;
- člena představenstva ČD Cargo, a.s., Ing. Zdeňka Meidla řízením úseku provozu;
- člena představenstva ČD Cargo, a.s., Ing. Karla Adama řízením úseku obchodu.

-red-

Přeprava pohonných hmot je jednou z mnoha, které zajišťuje Provozní jednotka Praha. Jak si vede tato organizační jednotka ČD Cargo, o tom jsme hovořili s jejím ředitelem Ing. Milošem Krátkým. Rozhovor naleznete na straně 4. Snímek byl pořízen v železniční stanici Praha Libeň. **Foto: Stanislav Hájek**

Jak jsme si vedli v přepravách v prvním pololetí roku 2014

Jak již ve svém úvodním slově zmínil předseda představenstva ČD Cargo Ing. Oldřich Mazánek, bylo za první pololetí vlaky ČD Cargo přepraveno 34,2 milionu tun zboží všeho druhu. Podívejme se nyní, jak se vyvíjela situace v jednotlivých komoditách.



Graf: Leona Pecková

Výsledky v komoditě **železo a strojírenské výrobky** se pohybovaly cca na úrovni plánu, přičemž negativně byla situace ovlivněna poklesem přeprav hutních výrobků (např. snížením exportu z EVRAZu nebo ukončením přeprav kolejnic z Rakouska do Ruska tranzitem přes Českou republiku apod.) a také ztrátou některých přeprav v konkurenčním boji. Nově se podařilo získat přepravy bram z Čierné nad Tisou do Ostravy jako náhradu za bramy z přístavu Mukran, které dříve převážel dopravce AWT. Nové jsou rovněž přepravy svitků plechu z Polska do Itálie. Příznivý trend plnění plánu v komoditě **stavebniny** byl nastartovaný již na začátku roku. Je to kombinace důsledku příznivých klimatických podmínek na počátku roku, při kterých nedošlo k výraznějšímu omezení stavební výroby, a získání řady nových obchodních případů, jako např. cementu z Blažovic na výstavbu dálnice D1 nebo navýšení přeprav ve stávajících relacích.

V komoditě **hnědé uhlí** byl plán přeplněn o téměř 20 %. Je to důsledek vyšších objemů realizovaných pro zákazníka ČEZ, zejména do elektrárny Poříčí, která v plném výkonu vyrábí elektrickou energii na export do Polska. Zároveň došlo k přesunu některých plánovaných odstávek do dalších letních měsíců. V plném rozsahu byly opět obnoveny přepravy tříděného uhlí v ucelených vlacích do Raspenavy k dalšímu exportu do Polska. Bohužel zcela opačná situace je v přepravách **černého uhlí a koksu.** Z průběžných výsledků je zřejmé, že celkové plnění ovlivňuje pouze převzetí exportních přeprav z OKD konkurenčním dopravcem AWT. Nadále se daří získávat nové přepravy, kterými se však celková ztráta snižuje. Významný je rozvoj spolupráce s firmou METALIMEX, která do budoucna představuje značný potenciál a pro kterou nově zajišťujeme i celní služby ve zjednodušeném řízení.

Výsledky v komoditě **chemické výrobky a kapalná paliva** sice nedosahují plánované úrovně, avšak stále překračují úroveň loňského roku. Rostou přepravy pohonných hmot i ostatních chemických výrobků. Při realizaci spotových přeprav chemických produktů ČD Cargo velmi aktivně spolupracuje s dceřinou společností Generálne zastúpenie v Bratislavě. Segmentem, ve kterém s konkurencí prohráváme, je přeprava hnojiv, zejména ze Slovenska. S výsledky komodity **dřevo a papírenské výrobky** můžeme být spokojeni i přesto, že v důsledku předzásobení dřevem z jarních měsíců a v důsledku kalamity na Slovensku přepravy postupně klesají. Mění se i některé další přepravní toky, např. v důsledku uzavření dřevozpracujících závodů apod. V posledních měsících výrazně narůstají přepravy papírenských výrobků. Objemy přeprav v komoditě **potraviny a zemědělské výrobky** výrazně převyšují plánovaná čísla.

Pokračování na str. 2

Jak jsme si vedli v přepravách v prvním pololetí roku 2014

Pokračování ze str. 1

Postupně je však ukončováno vyskladňování sil, což bude mít dopad na vývoj v dalším období. Přepravy sladů se stabilizovaly, stejně jako přepravy minerálních vod Mattoni, Korunní a Toma. V komoditě **ostatní** je situace po prvním pololetí stabilizovaná s pozitivním výhledem. Je to důsledek realizace několika vojenských přeprav a přeprav transformátorů. Podle plánu jsou realizovány jízdy měřicího vlaku pro SŽDC, nárůst pak představují přepravy České pošty. Úspěšně pokračují rovněž přepravy trolejbusů z Plzně do Sofie.

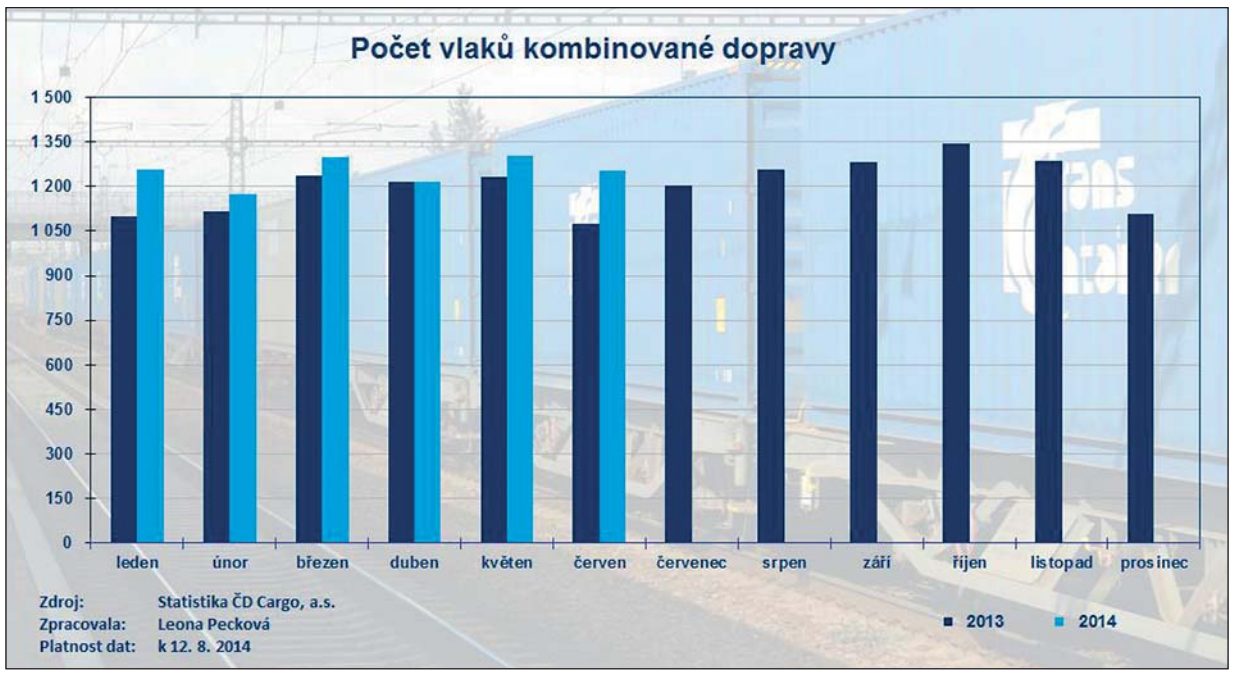
V **kombinované dopravě** trvá růstový trend, který za první pololetí znamenal přeplnění plánu o cca 7 %. V měsíci květnu byl opět odvezen rekordní počet vlaků – 1302, přičemž narůstají přepravy všech operátorů kombinované dopravy, realizují se i nové přepravy, např. formou ucelených vlaků z Číny do Pardubic a Mělníka. Mírný pokles vykazují pouze přepravy rozložených automobilů ŠKODA z Mladé Boleslavi do Kalugy a Nižného Novgorodu, jako důsledek poklesu zájmu o tyto automobily v Rusku. Přepravy v komoditě **automotive** „táhne“ nárůst výroby zejména v automobilce ŠKODA, ale i v dalších automobilkách. Lépe se také obchodně daří v přepravách z automobilky Hyundai v Nošovicích. Oproti tomu rozjezd výroby nových modelů v kolínské automobilce je prozatím pomalý. Pozitivní vliv na nárůst tržeb má rovněž přesměrování některých přeprav na delší přepravní ramena, realizovány jsou i přepravy na netradičních ramenech, např. Horní Lideč – Břeclav s automobily KIA do Koperu apod. Z výše uvedených důvodů se podařilo eliminovat ztrátu plynoucí z převzetí přeprav Porsche dopravcem AWT. Naopak ČD Cargo uspělo ve výběrovém řízení vyhlášeném automobilkou ŠKODA na přepravy v relaci Mladá Bleslav – Swarzedz a od 1. července přebírá jejich realizaci od dopravce AWT.

V této souvislosti nelze nezmínit spolupráci s další dceřinou společností CD Generalvertretung GmbH ve Frankfurtu n. M.

Je velmi důležité zmínit i činnost nového, resp. posíleného oddělení **logistických služeb**, jehož základní úkoly se týkají haly Lovosice a rozvoje spedičních služeb. Ve vztahu k hale Lovosice jde zejména o udržení stávajících zákazníků a získání nových obchodních případů. Např. na základě nabídky ČD Cargo byla v Lovosicích realizována zkušební překládka dvou vozů Hab do Čierné nad Tisou pro firmu Rail Cargo. Jednalo se o keramickou dlažbu na paletách ze Španělska do Ruska. Co se týče rozvoje spedičních služeb, tak postupně jsou oslovováni jednak dodavatelé služeb např. na zajištění svozu nebo rozvozu zboží, tak potenciální zákazníci.

Michal Roh

Ilustrační foto: Stanislav Hájek



Grafy: Leona Pecková

Předány výhry od společnosti ING

O výsledcích soutěže, kterou v rámci smluvního vztahu připravila společnost ING pro zaměstnance Českých drah, a.s., Správy železniční dopravní cesty, s.o., a ČD Cargo a.s., jsme již informovali. Mezi výherci se objevili tři dlouhodobí zaměstnanci ČD Cargo:

Pan **Pavel Řezníček** pracuje jako elektromechanik v OH/SOKV Ostrava.

Paní **Hana Jakubčová** pracuje jako vedoucí skupiny v oddělení urovnání a odúčtování na OPT Olomouc.

Pan **Milan Dekrét** pracuje jako systémový specialista v oddělení konstrukce ŽKV a technologie odboru 12 GŘ ČD Cargo.

Podle původního plánu mělo dojít k individuálnímu předání cen zaměstnancům přímo na pracovišti. Od tohoto plánu se ale nakonec muselo ustoupit jednak kvůli vytíženosti ředitele Odboru lidských zdrojů, ale také z důvodu časové tísně plynoucí ze stanovených pravidel (ceny musely být předány do 10 dnů od slosování).

A tak hlavní ceny (v případě ČD Cargo se jednalo o poukazy na služby cestovní kanceláře Čedok v hodnotě 10 000 Kč s platností do 30. 6. 2015) předal výhercům obchodní manažer zaměstnaneckých benefitů ING Jiří Pour v sídle společnosti ING v Praze 5 – Smíchově v pondělí 28. července 2014. Předání cen se zúčastnil i ředitel Odboru lidských zdrojů GŘ ČD Cargo Ing. Mojmír Bakalář a vedoucí personálního oddělení Odboru lidských zdrojů Bc. Věra Drncová, kteří výhercům za zaměstnavatele předali navíc drobné upomínkové předměty.

Po oficiální části v sídle ING všichni zúčastnění společně poobědvali v blízké restauraci, kde se v přátelské atmosféře probírala nejen výhra a její budoucí využití, ale i některé pracovní otázky. S těmi jsme ale raději brzo přestali, protože se předání výhry zúčastnili i dcera a syn pana Řezníčka, které jsme nechtěli zatěžovat našimi odbornými debatami.

Navíc obě děti byly celé nedočkavé z plánované návštěvy blízkého Království železnic, z cesty metrem, návštěvy Pražského hradu a Karlova mostu. Z diskuse s výherci vyplynulo, že tato výhra byla vůbec první větší v jejich životě a zcela určitě ji rádi využijí. Na otázku, zda by se obdobné soutěže znovu zúčastnili, vyjádřili společně jednoznačný souhlas. Věřím, že mohu za celou naši společnost vylosovaným kolegům popřát příjemný a pohodový pobyt s cestovní kanceláří.

Bc. Věra Drncová

Na snímku zprava: Bc. Věra Drncová, Milan Dekrét, Hana Jakubčová, Jiří Pour, Ing. Mojmír Bakalář a v pokleku Pavel Řezníček

Tři otázky pro...

Kateřinu Klauzovou z Odboru technologie a organizace dopravy

Jaké činnosti má ve své působnosti skupina vleček?

Nejdůležitější činností této skupiny je sjednávání a průběžná aktualizace smluv o provozování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách a smluv o obchodních a přepravních podmínkách na vlečce, a to pro cca 1 000 provozovaných vleček na síti celostátních a regionálních drah na území České republiky. Tato činnost vyžaduje v mnoha případech odborně i časově náročná jednání s účastníky smluvních vztahů. Další důležitou činností skupiny vleček je obchodní nabídka a následná smluvní a předpisová realizace komplexních služeb majitelům vleček v podobě provozování vlečky, dopravní obsluhy vlečky ve vlečkovém provozu a zabezpečení technického dohledu a údržby vleček a jejich zařízení. V současné době je ČD Cargo provozovatelem 34 vleček. Nejnovějším případem této činnosti je vlečka „Goldbeck Prefabeton s.r.o. Skovice“, kde je ČD Cargo provozovatelem dráhy od 1. 7. 2014. Tento krok znamená výrazné posílení konkurenceschopnosti ČD Cargo při následných přepravách.

S kterými útvary nejčastěji spolupracujete?

Pro zajišťování předmětných podnikatelských činností skupina vleček úzce spolupracuje s příslušnými provozními jednotkami a pracovišti, které jsou zpracovateli technologické dokumentace provozu vleček a přímými vykonavateli smluvně sjednaných činností. Rovněž tak spolupracuje s obchodními zástupci při přípravě a realizaci nových obchodních případů. V tomto roce ČD Cargo převzalo dopravní obsluhu celé vlečky „Vlečka – přístav Mělník“ a nově by měla být obsluhována např. vlečka „TOPOS PREFA Tovačov“, kde v současné době probíhají jednání o přepravě zboží a zároveň se vlečka opravuje do provozuschopného stavu.

Mění se množství vleček v České republice?

Celkový počet aktivně činných vleček se od roku 1991 neustále snižuje. Tento stav ovlivnil zejména přechod České republiky z plánované na standardní tržní ekonomiku, který se projevil rušením neperspektivních podniků výrobní a distribuční sféry, zcela novou úrovní dodavatelsko-odběratelských vztahů, silnou kapacitní a cenovou konkurencí silniční nákladní dopravy a zvýšenými neproduktivními náklady na budování a udržování vlečkové dopravní cesty. Nově postavených vleček je poměrně málo, častěji dochází ke změně kategorie dráhy z dráhy celostátní/regionální na vlečku. Tyto změny v současné době probíhají u ČD, kdy se na vlečky „mění“ kolejiště DKV. Přes tuto skutečnost je nutno konstatovat, že prostřednictvím železničních vleček realizuje dopravce ČD Cargo více než čtyři pětiny výkonů v nakládce a vykládce vozových zásilek.

Připravila: Michala Bílková

Firma Rosso Steel – významný partner společnosti ČD Cargo

Přepravy hutních výrobků patří u ČD Cargo k velmi významným. Do vozů vlastních i vozů jiných držitelů je nakládán skutečně široký sortiment zboží, počínaje hutními polotovary a konče např. svitky plechu, profily, štětovnicemi nebo také kolejnicemi. Za uplynulý rok bylo našimi vlaky přepraveno téměř 6 milionů tun uvedených výrobků.

K významným zákazníkům v oblasti hutních přeprav patří nejen největší tuzemské a zahraniční hutě a ocelárny, ale rovněž společnosti, které se zabývají dalším zpracováním a distribucí hutního materiálu ke konečným odběratelům. Jednou z takových je i akciová společnost Rosso Steel. Ta patří k předním zpracovatelům plochých válcovaných výrobků ve svitcích nejen na českém trhu, ale i na trzích střední Evropy. Firma vznikla již v roce 1990 a původně zaměstnávala tři pracovníky. Dnes se jejich počet blíží dvěma stovkám a firma má svůj hlavní závod v Mirošově u Rokycan, další pak v Hustopečích u Brna. Od roku 2005 je součástí nadnárodního koncernu Duferco. Obrat firmy dosahuje téměř dvě miliardy korun. Zjednodušeně řečeno, do uvedených výrobních areálů společnosti Rosso Steel jsou naváženy ocelové svitky plechu, zde jsou na výrobních linkách nastříhány do požadovaných tvarů a odtud putují k cílovým zákazníkům. Přibližně 80 % tvoří odběratelé z řad automobilových výrobců, další přesně připravené plechy míří např. do stavebnictví, k firmám zabývajícím se výrobou kontejnerů, tlakových nádob apod.

Vlečkové koleje jsou v Mirošově zaústěny přímo do jedné ze skladovacích hal. 3. července letošního roku prováděla obsluhu vlečky lokomotiva 742.034, která na snímku odsunuje z vlečky prázdný vůz řady Shimms. Ten se bude z Mirošova vracet zpět do slovenských hutí US Steel. **Foto: Michal Roh ml.**

Na hlavní trati u Rokycan bylo nutné po dobu některých výluk zajistit obsluhu vlečky společnosti Rosso Steel Mirošov z druhé strany od Nezvěstic. Tak tomu bylo i na konci září 2009. Na snímku je zachycena lokomotiva 742.385 s loženým vlakem u zastávky Kornatice. **Foto: Antonín Němeček**

Zatímco hotové výrobky jsou z důvodu nutnosti dodávek just in time distribuovány převážně kamiony, ocelové svitky putují do Mirošova i Hustopeč u Brna většinou po železnici. Převedeno do řeči čísel, ročně se jedná o cca 70 tisíc tun svitků plechu od různých evropských výrobců. Svitky pro výrobní závod v Hustopečích u Brna jsou vykládány na manipulační koleji v železniční stanici Šakvice, výrobní závod v Mirošově disponuje vlastní vlečkou. Ta odbočuje ze širé tratě mezi stanicí Mirošov a dopravnou Příkosice na regionální dráze Rokycany – Nezvěstice. Výhodně je pak zaústěna přímo do jedné ze skladovacích hal. Počet vozů zmanipulovaných na pouhých dvou vlečkových kolejích je úctyhodný – v loňském roce to bylo téměř 800 vozů. Objem přeprav je samozřejmě závislý na momentálních požadavcích zákazníka. Obsluha vlečky je prováděna zpravidla každý den lokomotivou řady 742 a četou z provozního pracoviště Plzeň. Sklonové poměry umožňují z Rokycan do Mirošova jedné lokomotivě řady 742 odvézt vlak o hmotnosti 700 tun, dále na vlečku však již začíná trať stoupat a normativ pro její obsluhu je jen 300 tun. S ohledem na nutnost ochrany plechů před povětrnostními vlivy jsou ocelové svitky přepravovány většinou ve vozech Shimms nebo podobných. Ty mají pevná čela a shrnovací plachtu; svitky jsou uloženy v samostatných lůžkách.

Ocelové svitky putují do Mirošova i Hustopeč u Brna většinou po železnici

Michal Roh

V SOKV České Budějovice rekonstruují podlahy vozů

Železniční nákladní vozy mají podlahy provedené ze dřeva, kombinací dřeva se středovou kovovou výplní anebo plně celokovovou. Volba materiálu souvisí s typovým provedením vozu dané konstrukční skupiny a s plánovaným použitím k přepravám. Samozřejmostí je, že u některých konstrukcí vozů, používaných např. pro přepravy kontejnerů, není nutná celistvost pevné podlahy, čímž není navyšována vlastní hmotnost vozu.

U ČD Cargo je markantní rozmanitost u vysokostěnných vozů řady Eas, které jsou používány pro přepravy hromadných a sypkých substrátů, kusového a paletizovaného zboží, které při přepravě nevyžaduje krytý ložný prostor. Při manipulaci s nákladem, ať při nakládce nebo vykládce, nelze vždy úplně předejít poškození částí vozu. Kromě deformací stěn vozů je častým jevem poškozování dřevěných-kombinovaných podlah, například vykládkou šrotu, dřeva, uhlí nebo jiných podobných sypkých substrátů. I při nakládce zboží při jeho spuštění z větší výšky dochází k proražení dřevěných trámců.

Před rekonstrukcí

Z analýz vyplynula větší četnost odstavení vozu s dřevěnou kombinovanou podlahou z provozu než u vozů celokovových. Samotná oprava dřevěné podlahy právě s ohledem na častější poškození váže vyšší náklady za opravu, než je tomu u vozů s kovovou podlahou. Neopomenutelné jsou náklady na přepravu vozu do/z opravny, manipulační náklady a prostoje v nepracovním parku.

Pro přepravy zboží jsou v posledních letech nejvíce žádány vozy s kovovou podlahou

Pro přepravy zboží jsou v posledních letech nejvíce žádány vozy v provedení s kovovou podlahou, která zároveň umožňuje víceúčelové využití. Proto již od roku 2011 bylo přistoupeno u vozů řady Eas 52. sk v rámci revizní opravy k záměně kombinované podlahy na kovovou a s tím souběžně k modernizaci skříně vozu. Doposud se takto rekonstruovalo přes 600 vozů.

Počátkem roku 2014 byla v SOKV České Budějovice pilotně realizována rekonstrukce dřevěné kombinované podlahy na celokovovou u pěti vozů řady Eas 53. skupiny, která byla spojena s revizní opravou vozů, čímž došlo k celkovému zhodnocení finančních prostředků. Při výkonu byla sledována časová náročnost, materiálové náklady a úroveň technického řešení:

Tak vypadá odstrojený vůz, než se začne vyměňovat podlaha

a) pracnost – průměrná hodnota spotřeby času na rekonstrukci podlahy se u vybraného vzorku vozů pohybovala v rozmezí 169 až 209 Nhod. Ovlivňujícím faktorem je stav ocelového roštu vozu, kdy v případě velké koroze nebo deformací dochází k procentuálně širší náhradě profilů;

b) materiálové náklady – spotřeba materiálu je závislá na stavu ocelových nosných částí vozu. Ocelový plech, který byl pokládán na podlahu, je použit bez povrchové úpravy o tloušťce 6 mm, v obyčejném provedení, na rozdíl od vozů řady Eas 52.sk, kde je použit pevnostní a otěruvzdorný plech HARDOX.

Vzhledem k tomu, že rekonstrukcí podlahy i skříně dochází k zásadnímu ovlivnění provozních a bezpečnostních technických vlastností vozu, bylo nutné zpracovat potřebnou technickou dokumentaci a rovněž se musely vykonat i praktické předepsané jízdní zkoušky. Celá změna je schválena příslušným rozhodnutím Drážního úřadu České republiky.

Celkové náklady vynaložené na rekonstrukci podlah jsou návratné v řádu jednoho až dvou roků, a to díky prokazatelně nižším nákladům na údržbu a opravy vozů s kovovou podlahou. Současně podíl vozů s kovovou podlahou a s dřevěnou kombinovanou podlahou u vysokostěnných vozů řady E není stále optimální. Proto rekonstrukce podlah u vysokostěnných vozů řady Eas bude pokračovat i v dalším období. V horizontu do konce roku bude v podmínkách SOKV České Budějovice takto rekonstruováno dalších minimálně dvacet vozů.

Text: Ing. Zdeněk Štěpánek
Foto: Ing. Zdeněk Dvořák

Práce je hotova a rekonstruovaný vůz může opět sloužit svým zákazníkům

Na redakční návštěvě: nákladiště Praha Žižkov

Provoz nákladového nádraží v Praze na Žižkově byl zahájen v roce 1936. Velkokapacitní koncové nádraží sloužilo rychlé překládce zboží a zároveň k jeho skladování.

Projekt byl součástí tzv. Dispozičního plánu budoucích železničních úprav v Praze, který schválila Státní regulační komise v roce 1927. Vytvořil jej vrchní technický rada Státních drah Ing. Miroslav Chlumecký (1878–1957), který zároveň navrhl také originální provozní schéma nádraží, kdy skladiště tvoří dvě křídla – jedno určené k překládce zboží z železničních vagónů na automobily, druhé, kratší, pak k podejům zboží na železnici. Dříve velice výhodná poloha nádraží pro zásobování města je dnes spíše na obtíž, a tak byl plnohodnotný provoz nádraží v roce 2002 ukončen. Od té doby má pouze statut nákladiště.

I přesto, že má Žižkov doby své slávy již dávno za sebou, patří stále k významným tarifním bodům ČD Cargo. Nejvýznamnějším zákazníkem v této lokalitě je kontejnerové překladiště společnosti Rail Cargo Operator – CSKD s.r.o., které navazuje na tradice firmy ČSKD-INTRANS, která první provizorní kontejnerové překladiště na Žižkově zprovoznila již v roce 1973. Dalším zákazníkem jsou pak uhelné sklady TERMO PALIVO Zdeněk Řehák, na jejichž vykládkovou kolej je však přistavováno pouze pár vozů ročně. Oproti tomu na Intrans, jak se zde říká kontejnerovému překladišti, je přistavováno až několik ucelených vlaků denně zejména z Hamburku a dalšího překladiště společnosti RCO-CSKD v Přerově, k tomu jednotlivé vozové zásilky Přerova, Vratimova (překladiště Paskov) a dalších tuzemských destinací. Ročně je zde naloženo 13 – 14 tisíc vozů, přibližně stejný počet je pak vyložen. Na Žižkově je tedy stále rušno, což potvrzují i slova Ing. Martina Kašpara, vedoucího provozního pracoviště Praha-Libeň, v jehož obvodu se nákladové nádraží nachází: *„Z důvodu zpracování poměrně velkého množství zásilek je naše žižkovské pracoviště obsazeno nepřetržitě vedoucím posunu, který má k dispozici dalšího posunovače, který sem přijíždí s vlakem z Malešic. Ti zajišťují veškeré posunovací práce. Přepravní záležitosti mají na starosti nákladní pokladní a tranzitér, jejichž pozice jsou obsazeny v osmi- a dvanáctihodinových směnách. V době nepřítomnosti tranzitéra, např. v ranních hodinách, provádí nákladní pokladní i další činnosti jinak vykonávané tranzitéry, jako předávání vozů na vlečku v rámci IS apod.“*

Na Žižkově je pro zálohu práce stále dost.

Obsluha nákladiště je primárně zajišťována tzv. žižkovskou mašinou, která je zde k dispozici nejen pro zajištění přístavby vozů na vlečkové koleje, ale i pro posun přímo v terminálu. „S «ucelenkami» však na Žižkov zajíždějí až tři lokomotivy řady 742. Jejich potřeba se samozřejmě odvíjí od hmotnosti vlaku. *„Musíme se pochlubit – na Žižkov zajíždíme s vlaky o délce až 700 metrů. Protože železniční stanice Praha-Malešice nedisponuje tak dlouhými kolejemi, klade to vysoké nároky jak na pracovníky ČD Cargo, tak na výpravčí SŽDC v této stanici. Zejména při organizování přepřahů z elektrické do motorové trakce je nutná velice úzká součinnost mezi libeňským vedoucím směny a malešickým výpravčím. Stejně operativně zajišťujeme i provádění technických prohlídek vlaků. Ty probíhají standardně v Malešicích, ale není problém se přizpůsobit provozní situaci a provést je přímo na Žižkově nebo výjimečně i u nás v Libni,“* popisuje Ing. Kašpar a doplňuje: *„I když již byla značná část kolejí vytrhána, je kolejiště žižkovského nákladiště stále velmi rozsáhlé. Bohužel velká část kolejí je nesjízdných a trvale vyloučených, proto v některých obdobích míváme problémy např. s odstavováním prázdných vozů před nakládkou nebo správkových vozů. Jen pro představu – v jednom okamžiku zde bývá odstaveno až 100 kontejnerových vozů, včetně kloubových.“* Problémem, který je nutné v souvislosti se Žižkovem zmínit, jsou krádeže nebo narušování zásilek. Jedná se o rozsáhlou a poměrně problematickou lokalitu, kam se stahují lidé bez domova a další podobní, což následně působí značné problémy. Proto zde ČD Cargo provádí různé formy střežení k zamezení trestné činnosti.

Činnost kontejnerového překladiště na Žižkově by měla být postupně utlumována a mělo by dojít k jeho přemístění do jiné lokality. V tuto chvíli však lze další vývoj jen obtížně předjímat. Doufejme ale, že se podařilo zabránit demolici unikátní funkcionalistické budovy nákladového nádraží, která je od roku 2013 kulturní památkou. V současné době Žižkov ožívá kulturou, kdy se zde pod záštitou Městské části Praha 3 konají velmi zajímavé akce. Za všechny můžeme jmenovat různá divadelní představení nebo velice zajímavý Landscape Festival Praha 2014 / Krajina–město–veřejný prostor. Návštěvníkům je k dispozici kavárna. Na zajištění všech těchto akcí se v nemalé míře podílí i naše akciová společnost, která mimo jiné zapůjčila plošinové vozy pro konání divadelních představení nebo zajistila přepravu kozlíku na těžbu ropy jako rekvizity pro jednu z her a umožnila pro tyto účely i využít část kolejiště.

Při dnešní redakční návštěvě jsme zavítali na Žižkov. Provozní pracoviště Praha-Libeň však zajišťuje obsluhu mnoha dalších tarifních bodů a vleček. Řadí se proto k nejvýznamnějším organizačním složkám naší akciové společnosti.

Michal Roh

V červnu letošního roku několikrát zavítal na Žižkov i „Čmelák“ 771.137 ze SOKV České Budějovice, který v Praze krátkodobě vypomáhal při napěťových výlukách. **Foto: Michal Roh ml. (2x)**

Hovoříme s ředitelem Provozní jednotky Praha Milošem Krátkým

Provozní jednotka Praha má sídlo na pražském libeňském nádraží. Rozhodli jsme se, že se na současné dění v provozu společnosti ČD Cargo podíváme pohledem vedení právě této organizační jednotky, v jejímž čele je ředitel Ing. Miloš Krátký.

Můžete stručně charakterizovat obvod působnosti vaší provozní jednotky?

PJ Praha (mimochodem od 1. 7. 2013 sloučená s PJ Nymburk) územně pokrývá kraj Středočeský, Liberecký, zasahuje i do Královéhradeckého. Máme cca 1 030 zaměstnanců, z toho 320 strojvedoucích. Pro zajímavost – k datu vzniku naší společnosti bylo jen v bývalé PJ Praha systemizováno 962 pracovních míst. Tato čísla o mnohém svědčí.

Jaké nejdůležitější přepravy zajišťujete svými náležitostmi?

Všechny přepravy, pokud tedy negenerují ztrátu, jsou důležité. A koneckonců i ty, které ztrátu generují, mají svou důležitost – výsledkem je méně kamionů na silnicích, bezpečnost silniční dopravy, vliv na životní prostředí – to jsou faktory, na kterých soukromému sektoru tolik nezáleží, ale které by měl zohledňovat náš vlastník, potažmo stát. Mezi těmi důležitějšími bych jmenoval obsluhu našich největších zákazníků – automobilky v Mladé Boleslavi a Kolíně, kontejnerové terminály v Uhříněvsi, na Žižkově a v Mělníku, vápenky na Berounsku, chemičky v Kralupech a Neratovicích, zásobování letiště v Ruzyni ze Středokluk, poštovní Nex z Malešic na sever Moravy, pravidelné jízdy měřicích vlaků pro TÚDC atd.

Ing. Miloš Krátký

Máte vyhovující park kolejových vozidel?

U lokomotiv bychom uvítali hlavně modernizované lokomotivy s dálkovým ovládáním, kde by byla na některých jednotlivých traťových úsecích v rámci „poslední míle“ možnost jízdy vlaku pouze se strojvedoucím, což by vedlo k úspoře zaměstnanců, a dále pak stejnosměrné „hybridní“ lokomotivy, které by přinesly velkou úsporu motorové nafty. Rovněž vozový park odpovídá době pořízení, svému stáří a míře opotřebení, a ne vždy naplňuje představy a potřeby našich zákazníků.

Jaké informační systémy znamenají v činnosti PJ Praha největší pokrok?

K odpovědi na tuto otázku jsem požádal o názor své kolegy – vedoucí provozních pracovišť, kteří jsou v každodenním kontaktu s provozními zaměstnanci. A kde jinde načerpat informace, než od těch, kteří každodenně s informačními systémy pracují. Takže jednoznačně PRIS, který do sebe infiltroval několik dříve samostatných IS. Bohužel ale musím konstatovat, že ne všechny funkcionality, které se možná někomu zdají logické a přínosné, splňují totéž i v ostrém provozu (např. nutná posloupnost při zadávání jednotlivých informací). A bezproblémově funguje rovněž ÚDIV.

V čem vidíte pro nejbližší období další možnosti snižování nákladů na provoz?

Pokud víme, že je nějaké pracoviště málo vytíženo, přistupujeme k redukcím. Při jakémkoliv úbytku zaměstnanců, ať už vinou zdravotní nezpůsobilosti, odchodem do důchodu či z jiných důvodů, se snažíme jejich práci přerozdělit či zorganizovat práci tak, aby nemuseli být nahrazeni či aby byli nahrazeni třeba z jiné pozice, kumulací funkcí apod. Další možnosti vidím jednak v nasazení modernizovaných či nových vozidel a pak v dalším zavádění informačních systémů, které ulehčují zaměstnancům jejich práci.

Máte dostatek kvalifikovaných zaměstnanců? Občas se poukazuje na vysoký věkový průměr strojvedoucích, které nebude mít v této náročné profesi kdo nahradit.

Skutečně v profesi strojvedoucí nám do plánovaného stavu chybí devět zaměstnanců, dalších deset je nemocných déle než tři týdny a z toho víme, že tři se nevrátí. Stav je tedy skutečně kritický. Bohužel, na tuto situaci jsme s kolegy upozorňovali již loni v květnu, nicméně nábor nových zaměstnanců jsme mohli zahájit až letos v lednu. Tím se zase dostáváme do problému, že je dost lidí ve výcviku a možnost věnovat se jim příslušnými odbornými zaměstnanci bude omezenější. U ostatních povolání probíhá běžná generační obměna, kterou standardním způsobem zvládáme.

Pociťujete rozsáhlou výlukovou činnost na kolejích SŽDC? Můžete vůbec vstupovat do tvorby grafikonu, aby dopad výluk na nákladní dopravu nebyl tak silný?

Samozřejmě, výluková činnost je pro nás velkým problémem. Stojí nás peníze za neproduktivní nasazení strojů a lidské síly a komplikuje pozici u našich zákazníků. Domnívám se, že problém kapacity dráhy není u nás uspokojivě vyřešen – snad se tak stane se zřízením nezávislého regulátora. Jinak naši zaměstnanci se zúčastňují výlukových porad, takže možnosti ovlivnění tady jsou a fungují.

Připravila: Irena Pospíšilová

Vzdělávací portál dozná značných úprav

Elektronické vzdělávání zaměstnanců prošlo v létě letošního roku cestou plnou změn, které tak reagují na poznatky zaměstnanců. Ti měli možnost se průběžně vyjadřovat ke změnám uskutečněným v první polovině roku 2013.

Je pravda, že změn se tehdy realizovalo mnoho a některé připomínky měly svoje opodstatnění. I proto se správci Vzdělávacího portálu ČD Cargo rozhodli vzít tyto připomínky v potaz a na tomto základě chtějí prostředí elektronického vzdělávání posunout zase o nějaký ten krůček dál, s cílem zvýšit komfort výuky uživatelů a zpřehlednit průběh i evidenci studia.

Přehlednější evidence

Jedna z nejdůležitějších připomínek směřovala k jasnější a přehlednější evidenci absolvovaných a aktuálních kurzů. Ke změně evidence skutečně dojde. Zaměstnanci budou mít každý svou aktuální složku, která bude obsahovat pouze ty kurzy, které mají za úkol v aktuálním období splnit. Po splnění podmínek studia se pak kurz přesune do historie, ve které bude dostupný do té doby, dokud neskončí dané školení nebo než se jeho obsah stane zastaralým a pro účely opakování nevyužitelným.

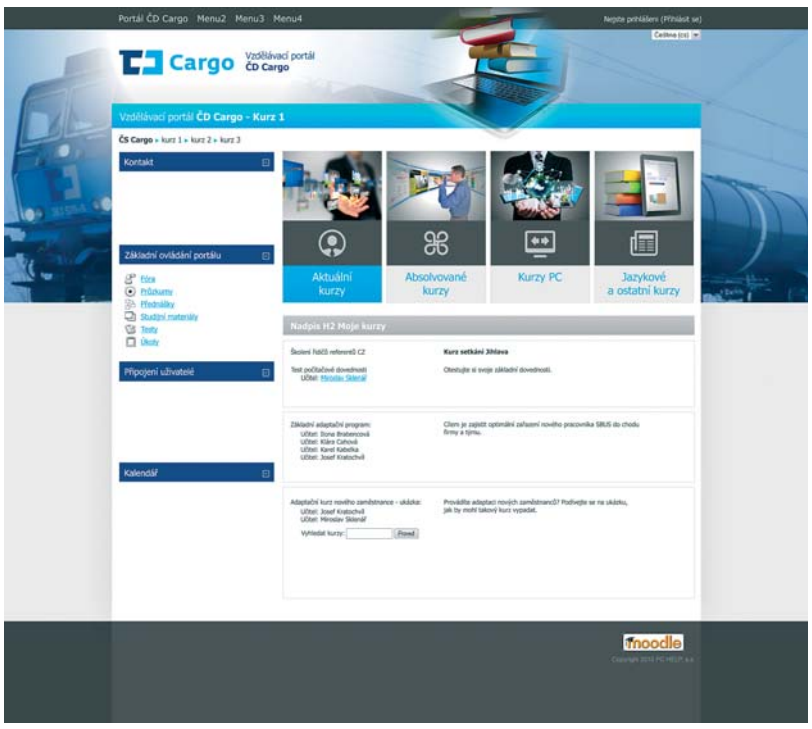
Struktura kurzů se také změní. Vše bude členěno v jiném stylu kategorií tak, aby při opětovném návratu k již proběhlým kurzům byla orientace co nejvíce srozumitelná a intuitivní.

Přitažlivější grafika

Změn se dočká i celé grafické zpracování prostředí Vzdělávacího portálu. Kromě celkové úpravy prostředí dojde i k dílčím změnám v rozvržení, uspořádání uživatelských nástrojů a dalších souvisejících prvků. Hlavním cílem je vytvořit uživatelsky příjemné prostředí, které pomůže k lepší orientaci v elektronické výuce.

Na podzim v novém kabátu

Všechny změny se projeví již v letošním podzimním bloku elektronického školení, které je zahrnuto v plánu pravidelného ročního školení. Podzimní blok přinese mnoho dalších novinek především v oblasti školení strojvedoucích, kteří se budou moci seznámit s kurzy vytvořenými v rámci aktuálního projektu dotovaného z prostředků Evropského sociálního fondu, zaměřeného na vzdělávání v oblasti technických znalostí modernizovaných hnacích vozidel 363-5 a 753-7. Změny se samozřejmě promítnou i v dalších oblastech školení provozních zaměstnanců.



Manuály pro uživatele

Protože změn bude v tomto balíčku více, připravili správci portálu pro uživatele také manuál, který se zaměří na vysvětlení základních i nových funkcí a jejich správné nastavení pro zajištění kvalitnějšího sledování průběhu výuky.

Během září se tedy zaměstnanci mohou těšit na další posun v oblasti elektronického vzdělávání. O případných změnách a zavádění dalších nástrojů budou zaměstnanci informováni přímo prostřednictvím sekce aktualit v prostředí Vzdělávacího portálu ČD Cargo.

Dušan Pouzar

I letos se můžete přihlásit ke studiu cizích jazyků

Zaměstnanci společnosti ČD Cargo se mohou od 14. srpna přihlašovat do jazykové výuky na školní rok 2014/2015. Termín pro odevzdání přihlášek je stanoven na 5. září 2014.

Pravidla pro organizaci školního roku jsou stanovena opatřením č. j. 0450-2014-O10/2, které stanoví zaměstnancům způsob přihlášení. I v letošním roce se tak zaměstnanci mohou přihlašovat prostřednictvím personálních pracovišť jednotek organizační struktury. Zaměstnanci mohou vybírat ze čtyř světových jazyků, tedy anglického, německého, francouzského nebo ruského. Výuka bude zahájena nejpozději na počátku letošního října a potrvá do konce července 2015.

I letos platí, že se zaměstnanci na výuce finančně spolupodílejí. Finanční příspěvek pro tento školní rok zůstává zachován, to znamená, že zaměstnanci za standardní výuku ve skupině čtyř až sedmi lidí zaplatí z vlastních prostředků 300 Kč měsíčně. Přesto zůstává výuka cizích jazyků finančně velmi výhodná oproti běžným otevřeným kurzům pro veřejnost.

Podrobnější informace o pravidlech přihlášení a účasti na jazykových kurzech naleznete ve zmíněném opatření na adrese http://portal.cdcargo.cz.

Dušan Pouzar

Vývoj informačních systémů ČD Cargo pokračuje (7)

Integrační platforma ESB

V ČD Cargo je mnoho informačních systémů, které řeší jednotlivé procesy napříč společností. Tyto informační systémy logicky nemohou žít odděleně, ale naopak je nutné, aby mezi nimi probíhala výměna dat.

V rámci programu „Provozně-obchodní informační systém ČD Cargo a.s.“, který probíhal od listopadu 2011 do října 2013, bylo po zvážení různých variant zvoleno a implementováno tzv. řešení ESB (Enterprise Service Bus), jež poskytuje jednotnou platformu pro propojení a výměnu dat všech informačních systémů používaných v ČD Cargo a rovněž pro propojení s externími informačními systémy dopravců, manažerů infrastruktury v rámci standardů TSI-TAF a koncových zákazníků (odběratelů služeb ČD Cargo). Tento způsob výměny dat a propojení informačních systémů je samozřejmě v některých případech doplněn i jinými způsoby výměny dat než výše zmiňované řešení ESB. V takovýchto případech se jedná například o souborový přenos nebo jiné dostupné standardní řešení.

Integrační platforma ESB umožňuje využívat následující funkčnosti:

- zabezpečené propojení informačních systémů (autentizace, autorizace, role, certifikace);
- zpracování chyb (zachycení výjimek při zpracování v různých úrovních, validace příchozích zpráv, validace odchozích zpráv, chyby zabezpečení, autentizace, autorizace, přihlášení, dešifrování);
- monitorování (řešení problémů, možnost náhledu do auditní databáze průchodu zpráv, doba odezvy zdrojového nebo cílového informačního systému, průměrná doba provedení jedné zprávy, evidence počtu chybných zpráv);
- formátování a transformaci (transformace zpráv do potřebné podoby v cílovém informačním systému);
- repozitory (evidence všech propojení).

Další rozvoj ESB je plánován i v rámci probíhajícího projektového programu „Upgrade informačních systémů ČD Cargo, a.s., ve vazbě na TSI-TAF“. Připravujeme další rozšíření vzájemného propojení informačních systémů o nové propojovací vazby a případně i úpravy stávajících vazeb dle požadavků okolních informačních systémů ČD Cargo. Samozřejmě s rozšířením a úpravou všech propojovacích vazeb dojde i k dalšímu zefektivnění komunikace mezi jednotlivými interními informačními systémy.

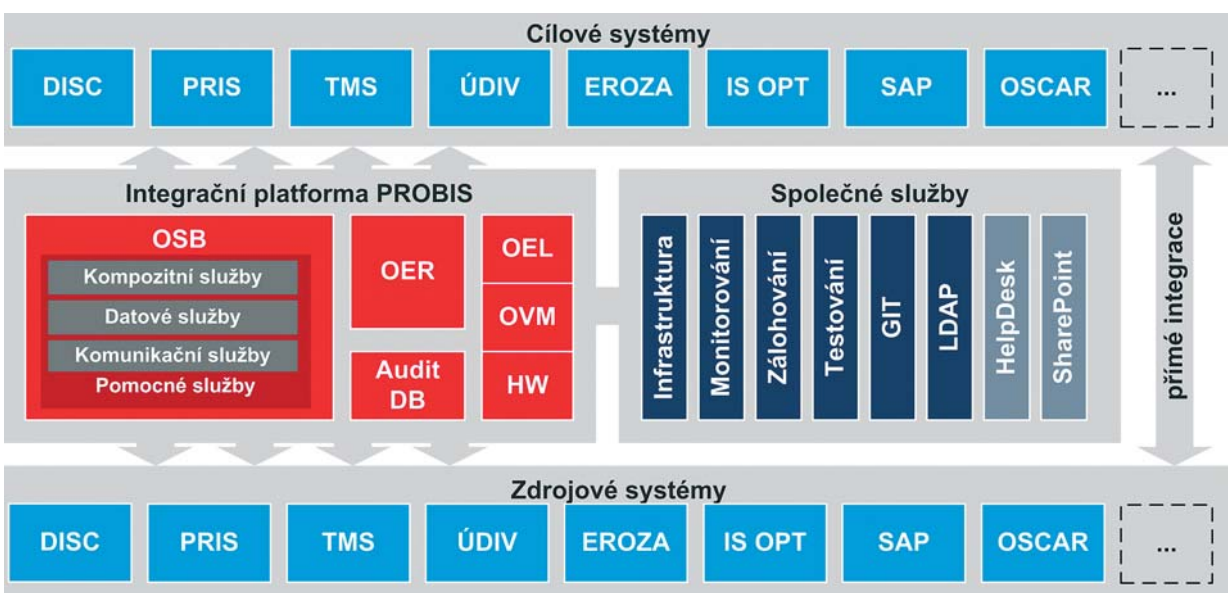
Závěrem tohoto článku bychom rádi shrnuli základní přínosy a výhody, které nasazení platformy ESB naší společnosti přináší:

- díky možnosti verzování propojovacích vazeb je v současné době snadnější přechod při nasazování změn v jednotlivých informačních systémech;
- existují lepší možnosti testování v jednotlivých informačních systémech;
- řešitelé/správci zdrojových a cílových informačních systémů nejsou zatíženi technickými potřebami komunikací (logování/přihlašování, informace o doručení zprávy do cílového informačního systému, reakce na změny);
- dochází ke zkrácení doby potřebné k realizaci požadovaných výměn dat mezi vybranými informačními systémy, což vede ke snížení celkových nákladů a rychlejšímu zpřístupnění nových funkcí pro koncové uživatele informačních systémů;
- byla úspěšně implementována metodika a nástroje umožňující spravovat existující prvky podnikového IT vedoucí k efektivnějšímu návrhu změn a zavádění nových informačních systémů;
- byl definován společný jazyk pro architektonické diskuze mezi IT a představiteli uživatelů a sponzorů/vlastníků informačních systémů;
- došlo k nastavení obecného standardu výměny informací a dat mezi informačními systémy v rámci ČD Cargo a s externími informačními systémy dopravců, zákazníků a SŽDC.

Tým Upgrade IS

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



Komunikační platforma ESB

Přeprava kabelových bubnů dokáže upoutat pozornost

Nově vyrobené dřevěné kabelové bubny z produkce firmy Stolárna Santo a.s. v Hranicích na Moravě, určené pro výrobce kabelů, firmu PRAKAB z Prahy-Hostivaře, jsou pravidelně přepravovány železnicí. Jedná se o velmi neobvyklý druh zboží, které naložené na železničním voze dokáže upoutat pozornost nejednoho cestujícího při průjezdu nádražími nebo z kolemjedoucího vlaku.

Přeprava kabelových bubnů ve vozech řady Es

Firma PRAKAB funguje ve své dnešní podobě od roku 1991, ale její historie je mnohem delší. Sahá až do roku 1919, kdy byla v Praze-Vysočanech založena pobočka rakouské firmy Schwechater Kabelwerke GmbH (SKW), která se po rozpadu Rakousko-Uherska ocitla v zahraničí a takto si vybudovala obchodní zastoupení na nově vzniklém československém trhu. Po dvou letech byla firma SKW transformována na nově vzniklou „Pražskou kabelovnu, s.r.o.“, používající ochrannou známku PRAKAB. V meziválečné době zažila velký růst, související s rychlou elektrizací i telefonizací Československa i okolních zemí. V roce 1930 byly v Hostivaři vybudovány nové haly s vlečkovým napojením do stanice Praha-Hostivař, které v mírně pozměněné podobě slouží dodnes. K novému rozvoji došlo po druhé světové válce, kdy byl nejprve změněn název podniku na „Kablo Hostivař“ a v šedesátých a sedmdesátých letech pak byly vybudovány další výrobní haly. Konečně v roce 1984 bylo v jižní části závodu vybudováno nové překládkové kolejiště vlečky včetně rampy a mostového jeřábu. Dnes je vlečka již ale využívána pouze pro dovoz nových dřevěných kabelových bubnů z Hranic na Moravě a pro odvozy kabelů již není železnice využívána, jelikož tyto přepravy plně převzala silniční doprava, schopná přeprav kabelů přímo na místo stavební akce.

Odesílatelská firma Stolárna Santo se naopak takto dlouhou historií pochlubit nemůže, neboť vznikla až v roce 1992. Od té doby úspěšně funguje, přičemž jejím hlavním výrobním programem je právě výroba dřevěných kabelových bubnů, určených pro domácí i zahraniční odběratele. Tento hlavní výrobní sortiment je doplňován další dřevovýrobou, jako je například zakázková výroba dřevěných zahradních domků nebo zakázková výroba dřevěných oken a dveří.

Vykládka kabelových bubnů z železničního vozu v závodě v Praze-Hostivaři

Na historickém snímku z období protektorátu vidíme kabely navinuté na bubnech a opatřené dřevěnými obaly, připravené k expedici na otevřeném železničním voze. **Foto: archiv Prakab**

K železničním přepravám mezi Hranicemi na Moravě a Prahou-Hostivaří je používáno jak otevřených dvounápravových vozů řady Es, tak krytých dvounápravových řady Gbgkks (výjimečně i Kils). V obou případech se tak jedná o jedno z posledních pravidelných využití těchto klasických a dříve velmi rozšířených typů železničních nákladních vozů.

Text a foto: Martin Boháč

Železniční tratě, kde vládne jen nákladní doprava (23)

Dráha Mimoň – Mimoň staré nádraží

Málo známá „městská“ dráha v podještědské Mimoni je vlastně posledním úsekem někdejší místní dráhy Česká Lípa – Zákupy – Mimoň, která se měla stát základem podještědské transverzálky, pokračující dále přes Stráž pod Ralskem, Osečnou a Český Dub do Hodkovic nad Mohelkou, kde se měla napojit na trať Jihoseveroněmecké spojovací dráhy.

Dráha do Mimoně byla uvedena do provozu 1. listopadu 1883 a vybudována a provozována byla Rakouskou společností místních drah (ÖLEG). Ke stavbě dalšího plánovaného úseku však již nedošlo, neboť konsorcium interesentů vedených hrabětem Hartigem, majitelem statků a zámků Mimoň a Vartenberk (neboli česky Stráž pod Ralskem), neshromáždilo dostatek potřebných finančních prostředků. Původní trať od České Lípy tak již navždy skončila v Mimoni, na pozdějším starém nádraží. Provoz na trati převzaly od 1. července 1887 rakouské Státní dráhy kkStB, které se po zestátnění ÖLEGu v roce 1894 staly majitelem celé tratě. Státní vlastnictví této trati ale dlouho nevydrželo, neboť již v roce 1898 byla prodána soukromé Ústecko-teplické dráze (ÚTD, německy ATE), která její větší část – prakticky až na okraj Mimoně – použila jako základ své nově budované severočeské transverzálky Řetenice – Lovosice – Česká Lípa – Jablonné v Podještědí – Liberec. Takovýto prodej státní dráhy soukromému subjektu byl v té době naprosto ojedinělý a jen dokládá politickou i hospodářskou sílu tehdejší ÚTD.

Provoz na staronové trati Česká Lípa – Mimoň (nové nádraží) byl zahájen 5. srpna 1900, s pokračováním dále na Liberec 11. září 1900. Od té doby se zbylý úsek stal pouze odbočkou s vlečkovým charakterem provozu, na kterém je dodnes provozována pouze nákladní doprava, a postupem doby byl na trať navázán poměrně rozsáhlý vlečkový systém. Jde o vlečky Pulec Holding, vlečku Agro, vlečku silo ZZN Polabí a vlečku na letiště VÚ 0432 Hradčany. V samotném starém nádraží existuje vlečka pily společnosti LINETA Česká Lípa a dále z kolejiště odbočuje vlečka FALCON. V dnešní době již funguje pouze vlečka silo a vlečka pily LINETA, která ale slouží pouze k nakládce dřeva odesílatelem Vojenské lesy a statky ČR (podobně jako například nákladiště v žst. Bochov); pila samotná již v provozu není.

Postupem doby byl na trať navázán poměrně rozsáhlý vlečkový systém

Zemědělská vlečka Pulec Holding není dlouhodobě obsluhována (v minulosti zde rovněž byla prováděna nakládka hlušiny z klasické dobývací těžby uranové rudy ve Stráži pod Ralskem). Na krátkou vlečku Agro (naproti areálu sila) v minulosti směřovala zátěž vozových zásilek kapalných a balených hnojiv v kotlových a krytých vozech, zásilky kyseliny sírové a ve velkých objemech zde bývala vykládána sůl z Polska.

Podobně vlečka na někdejší vojenské letiště VÚ Hradčany, odbočující ze spojky poblíž areálu obilného sila, již není využívána (naposledy byla projeta kolem roku 2000). Kolejové propojení letiště a Mimoně je již z větší části rozkradeno, navíc původním účelům vojenské prostory již neslouží. Samotné letiště u obce Hradčany (německy Kummer) začalo vznikat už koncem roku 1938, tehdy vznikla první, ještě travnatá dráha. Koncem druhé světové války začala letiště využívat Luftwaffe, která plánovala jeho výraznou přestavbu. Od roku 1946 bylo hradčanské letiště využíváno československou armádou až do roku 1968. Mezi lety 1951 a 1954 byla vybudována betonová dráha letiště. Po roce 1968 bylo obsazeno až do roku 1991 Sovětskou armádou. V letech 1985 a 1986 proběhla jeho rekonstrukce, kdy byla rozšířena dráha – mimo jiné jako příprava pro možné přistání sovětského raketoplánu Buran – a byly vybudovány stojánky vrtulníků. Po odchodu Sovětské armády z Československa v roce 1991 přestalo být letiště využíváno pro vojenské účely. Dráha, dlouhá 2800 metrů, je nyní využívána pro starty a přistání ultralehkých letounů. V prostoru letiště jsou i hangáry, které jsou dnes z větší části využívány jako sklady, bohužel pouze s napojením na silniční síť od silnice 270 z Mimoně.

Původní nádražní budova starého nádraží v Mimoni i s kolejištěm a rozeznatelným německým nápisem „Niemes“ na fasádě. V pozadí dosud aktivní nákladiště dřeva na vlečce LINETA. **Foto: Martin Boháč**

Obsluha starého nádraží v Mimoni 26. května 2014; lokomotiva 742.135 a jeden vůz Eas na nakládku dřeva **Foto: Antonín Němeček**

Martin Boháč

Dětský tábor V Ráji – líheň nových přátelství

Více než padesátiletou tradici má letní dětský tábor s příznačným názvem V Ráji, který se nachází asi tři kilometry od Letohradu. Tábor je zařazen do katalogu cestovní kanceláře ČD Travel a je určen především pro děti zaměstnanců Skupiny České dráhy. Pořádá jej závodní výbor OSŽ Správy tratí Hradec Králové vždy v červenci, dva čtrnáctidenní turnusy.

„První turnus se letos uskutečnil v období od 28. června do 12. července," informuje mě ředitel Provozní jednotky Praha Ing. Miloš Krátký, který na táboře zastává funkci zástupce hlavního vedoucího a jezdí tam už dvacet tři let. Spolu s ním fungují na táboře další dva zaměstnanci ČD Cargo, manželé Kadlecovi, jinak profesemi personalistka a jeřábník. Honza se promění v pomocného kuchaře a Lenka ve vedoucí jednoho z šestnácti oddílů.

Letos se tábora zúčastnilo sto devadesát dětí, kapacita byla plně vytížena. Děti jsou ubytovány v chatkách, mají tu k dispozici fotbalové hřiště, volejbalové a nohejbalové, louky a především vlastní bazén s čističkou a pískovým filtrem. Program je nabitý po celý den, takže není divu, že tu vzniká řada nových přátelství, která pak pokračují i po skončení tábora třeba na facebooku. Letos navíc přálo počasí, ale jinak se tu povodní bát nemusí, protože tábor je umístěn na kopci.

„Když prší, tak se program samozřejmě vymýšlí hůř," vysvětluje Ing. Krátký. „Pro každý turnus připravujeme etapovou hru – letos byla hlavním tématem Čína. Těch etap je sedm nebo osm a za nejlepší výsledky v soutěžích děti dostávají dárky. Tentokrát se nám o dárky se železniční tematikou postarala Elen Mátéová z Českých drah a děti z nich měly obrovskou radost. Paní Mátéové patří velké poděkování."

O kvalitu stravy se rodiče také nemusí bát. Stará se o ni Petr Šoral, který dříve vařil dokonce v pětihvězdičkovém hotelu a k ruce má další pomocníky. Pro případ úrazu jsou tu dvě zdravotní sestry a nemocnice v Ústí nad Orlicí je vzdálena jen 17 km. Naštěstí se však zatím nic vážnějšího nestalo.

Jak se děti za těch více než dvacet let, co tu jezdíte, změnily? – ptám se na závěr Ing. Krátkého.

„Dost podstatně, protože se změnila doba. Dříve nebyly počítače tak rozšířené, dnes jsou nejen počítače, ale i mobily či tablety samozřejmostí. Nejraději bychom byli, aby si je děti na tábor nebraly, ale nezabráníme tomu. Program je tu však natolik zajímavý, že přes den na ně není čas a za chvíli také dojdou baterky, protože na táboře nejsou přípojky. Byla byste však překvapena, že některé děti ani do dvanácti let nepoznaly, co to je třeba opékání špekáčků u táboráku. Zato počítač ovládají perfektně."

Irena Pospíšilová

ERA oslavila 10. výročí založení

Prvních deset let Evropské železniční agentury (ERA – European Railway Agency) lze nepochybně označit za úspěšné: dráhy v Evropské unii se stávají bezpečnějšími, technické bariéry mezi zeměmi se postupně odstraňují.

Od svého založení agentura důsledně naplňovala svoji vizi: zajišťovat, aby drážní systém lépe pracoval pro společnost. Posláním ERA je přispívat k vytváření integrovaného evropského drážního prostoru, ve kterém drážní podniky mohou jezdit se svými vlaky a organizovat své dopravní služby svobodně, bezpečně, efektivně a nepřetržitě umožňovat sektoru drážní dopravy růst pro dobro společnosti, ekonomiky a životního prostředí. Siim Kallas, dopravní komisař EU, prohlásil: „ERA může stavět na své dobré pověsti a s přijetím 4. drážního balíčku se stane skutečným evropským drážním úřadem."

Zatímco občané Evropské unie využívají nejbezpečnějšího drážního sektoru na světě, přesto v Evropě stále dochází každým rokem k více než 2 000 vážným nehodám. V loňském roce zažila Evropa nejhorší železniční neštěstí za posledních 15 let v blízkosti Santiaga de Compostela ve Španělsku: 70 mrtvých a více než 100 zraněných. A je to právě ten druh nehody, kterému má kontrolní systém ERTMS (Evropský systém řízení železniční přepravy) předcházet. Jeho široké zavádění v EU zaručí jednotný standard, neboť bezpečnost je jedním z klíčových projektů ERA.

ERA dozná značné zvýšení svých kompetencí po ukončení provozu kolem 4. železničního balíčku

Se sídlem ve Francii (Lille a Valencience) ERA spolupracovala v posledních deseti letech s institucemi EU, národními železničními úřady a množstvím organizací při přípravě technických doporučení Evropské komisi. Tato doporučení se následně transformovala do práva EU, platného v celé Unii. ERA nabízí zainteresovaným stranám – železničním operátorům, infrastrukturním manažerům, výrobcům drážní techniky a zařízení, organizacím cestujících a zaměstnanců, národním regulátorům, bezpečnostním úřadům a orgánům vyšetřujícím nehody - příležitost seznamovat se s jejími zkušenostmi, využívat je a přispívat tak k lepšímu fungování evropských železnic.

ERA dozná značné zvýšení svých kompetencí, až se ukončí legislativní proces kolem 4. drážního balíčku. Tento balíček dává ERA oprávnění vydávat pro celou EU povolení pro drážní vozidla a bezpečnostní certifikáty pro drážní operátory. To by mělo snížit administrativní náklady drážním podnikům a usnadnit vstup nových operátorů na trh. Podle Komise by nové procedury, spojené se zvýšenou rolí ERA, měly vést k úspoře na straně podniků ve výši 500 milionů eur v roce 2025.

-CBC-

Personální oddělení odpovídá

DOTAZ ZAMĚSTNANCE

Chtěl bych se vás zeptat, zda je pravda, že musím mít do konce letošního roku vyčerpanou celou dovolenou za rok 2014?

ODPOVĚĎ

Ano, je to pravda.

Druhou změnou **Opatření k dovolené** č. j.10.057/2012-O10/1 ze dne 14. 4. 2014 bylo stanoveno, že všichni zaměstnanci vyčerpají případný zůstatek dovolené z roku **2013** nejpozději **do 31. 8. 2014.**

3. změnou uvedeného opatření ze dne 30. 7. 2014 bylo v souladu se zněním § 217 zákoníku práce všem zaměstnancům určeno vyčerpání dovolené z roku 2014, včetně případných zůstatků z předchozích let, a to nejpozději do 31. 12. 2014.

Podrobnější a přesnější informace získají naši zaměstnanci v prostředí intranetového portálu ČD Cargo. Stránka je umístěna na adrese: Interní normy/PER-personální/Opatření ředitele odboru lidských zdrojů/Dovolená.

Bc. Věra Drncová

Ze zahraničí

FRANCIE

Eurotunnel rozšiřuje terminály

Společnost Eurotunnel, jež je provozovatelem tunelu pod kanálem La Manche, zahájila v minulých dnech rozsáhlé rozšiřovací práce na terminálu na francouzské straně. V Coquelles vzniknou další parkovací plochy a nájezdová zóna pro kamiony přes budoucích pět pruhů (dosud dvou). Potom bude možno nabízet osm odjezdů vlakových kyvadel za hodinu; nyní jich je šest. V krátké době začne také výstavba terminálu ve Folkestonu na britské straně.

TURECKO

Návěsy na vagonech z Kolína do Istanbulu

Mezi Kolínem nad Rýnem a Cerkezkey realizuje společnost Schenker Rail (DBSR) svůj nový vlakový produkt: silniční návěsy se v rámci kombinované dopravy přepravují na zdvojených plošinových vagonech přímo do místa příjmu v Turecku, jež je vzdáleno 40 kilometrů od Istanbulu. Doba dopravy obnáší 5 až 6 dní. Zpočátku se nabízí jeden oběh týdne. Dopravu na turecké straně zaštiťuje tamní Spedition Ulusoy Logistics.

VELKÁ BRITÁNIE

Drážní Network Rail plánuje balíkové shopy

Britský provozovatel drážní infrastruktury Network Rail hodlá přes svou dceřinou společnost Doddle zbudovat na nádražích země 300 „paketshops". Mají být na základě neutrality k dispozici všem zásilkovým obchodům a balíkovým službám. Kromě toho chce Doddle některé z nich vybavit převlékacími kabinami. V nich si budou moci příjemci vyzkoušet dodané zboží a v případě potřeby zajistit vrácení.

ŠVÉDSKO

Grenn Cargo zlepšuje nabídku

Státní podnik Green Cargo zlepšuje intermodální nabídku mezi jihem Švédska a Stockholmem. Dopravu z přístavů a překládkových terminálů v Malmö, Trelleborgu a Helsingborgu bude možno provádět efektivněji díky lepšímu provázání. Získává se tím lepší vytíženost vlaků z/do provincie Schonen jakož i kratší časy proběhů, dalších odjezdů a dob přístavby. -CBC-

Výhodné ubytování

Mosty u Jablunkova – apartmán na nádraží 2 pokoje, 7 lůžek, vybavený kuchyňský kout, WC, sprcha. Pronájem celého apartmánu na týden - 2900 Kč + spotřeba el. energie. Přijímáme objednávky na zimu. Od září do listopadu lze dohodnout i kratší pobyty se slevou.

Ostrava střed – apartmán u Karoliny - 2 lůžka + přistýlka, prostorné soc. zázemí s kuchyňským koutem. Jedna noc za osobu od 250 Kč, přistýlka 100 Kč. Při pobytu delším než tři noci možnost slevy.

Více na: www.beskydyubytovani.eu. Nebo telefonicky na 603 957 703. E-mail: apmosty@seznam.cz

Michaela Karasová, Gorolské stezky, o. s.

Pohoří Harz láká mnoha zajímavostmi

Dokončení z minulého čísla

Z pohledu železničáře je neméně zajímavou tratí tzv. Rübelandbahn – trať vedoucí z Blankenburgu přes Rübeland do Königshütte a Tanne. Jedná se o náročnou horskou trať (stoupání místy až 60 promile, použití Abtovy ozubnice, úvraťová stanice Michaelstein) postavenou v letech 1880 – 1886.

Význam měla a má zejména pro nákladní dopravu, neboť jejím primárním posláním je odvoz vápence z lomů v blízkosti Rübelandu a Elbinegerode. Kmenová trať byla v letech 1960 – 1965 elektrifikována pro Německo netypickou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz; provoz zajišťovala tehdejší DR. Elektrický provoz byl zastaven v květnu 2005 a lokomotivy řady E 251 nahradily v čele vlaků dieselové lokomotivy. Z důvodu stížností místních obyvatel na velký hluk a zplodiny však byla elektřina znovu „zapojena" a od roku 2009

Lanová dráha z Bad Harzburgu na Hradní vrch byla postavena v roce 1929. Na své 481 metrů dlouhé trase překonává výškový rozdíl cca 186 metrů.

zajišťují provoz nákladních vlaků opět elektrické lokomotivy, tentokrát však dopravce HVLE.

Vyjeďte si parním vláčkem

Východiskem pro uskutečnění jízdy parním vláčkem může být třeba Wernigerode, město s řadou hrázděných domů vytvářejících jedinečný architektonický soubor. Naší pozornosti určitě neunikne budova hrázděné radnice nebo gotická budova váhy z první poloviny 15. století. Dochovala se také část hradeb se dvěma věžemi a s bránou Westerntorturm. Dominantu města však tvoří zámek na zalesněném kopci Agnesberg. Vznikl postupnými úpravami hradu ve stylu romantické gotiky v letech 1861 – 1883. Podobně malebným městečkem je Quedlinburg, kde je možné také nasednout do parního nebo motorového úzkorozchodného vláčku. Staré město Quedlinburg bylo spolu se zámeckým vrchem v roce 1994 zapsáno na seznam UNESCO. Na 1 200 hrázděných domů je uspořádáno kolem křivolakých uliček a rozměrného náměstí. Nejstarší hrázděné stavby města pocházejí z 15. století. Je to např. dům č. 3, ve kterém je dnes muzeum vývoje hrázděných staveb. Za prohlídku rozhodně stojí i náměstí s radnicí počátkem 17. století renesančně přestavěné z původní gotické stavby. Nad městem se vypíná Zámecký vrch s renesančním zámkem, a dominantní trojlodní románskou bazilikou sv. Serváce (postavena 1070 – 1129). Tu v roce 1938 „zabral" Heinrich Himmler a stavba se měla stát svatyní SS. Ve zdejší kryptě se totiž nacházejí hrobky krále Jindřicha I. Ptáčníka a královny Matyldy. Himmler sám sebe považoval za převtělení právě Jindřicha Ptáčníka.

Radnice v centru města Quedlinburg byla poprvé dokumentována již roku 1310. Je na ní socha Rolanda z roku 1427 – symbol městských práv. Za radnicí jsou vidět věže trojlodního, pozdně gotického kostela sv. Benedikta.

Úzkorozchodkou se můžeme nechat dovézt do Nordhausenu, města s cca 40 tisíci obyvateli ležícího na jižním úpatí Harzu. V 8. století zde vznikl opevněný francký tábor, později říšský hrad. Královna Matylda, manželka Jindřicha I. Ptáčníka, tu v roce 961 založila klášter. Můžeme si prohlédnout místní pamětihodnosti, mezi které lze určitě zařadit zbytky části hradeb, renesanční radnici, Dóm sv. Kříže, pozdně gotický kostel sv. Blažeje se dvěma pozdně románskými osmibokými věžemi nebo původně klášterní kostel ve čtvrti Altendorf. Za pozornost stojí rovněž místní muzea. Kuřáci, ale asi nejen oni, určitě zavítají do muzea tabáku, v němž se nachází expozice připomínající tradici zdejšího tabákového průmyslu. A koho zajímá historie a technologie výroby lihovin, může zajít na exkurzi do historického lihovaru.

Tramvaj Combino Duo odjíždí po vykřižování s úzkorozchodným motorovým vlakem ze stanice Ilfeld směrem do Nordhausenu. Od května 2004 běžný obrázek.

Chodby pod horou Kohnstein v podzemní továrně DORA dosahovaly délky okolo 11 km. Vyráběly se zde rakety V-2. Část chodeb je možné si v současné době s průvodcem prohlédnout.

I toto odvětví má v kraji bohatou tradici. V okolí města se nacházelo více než 100 palíren a rozvíjela se i další řemeslná odvětví s palírenstvím související – mlynářství, bednářství nebo zpracování mědi.

Symbióza železniční a tramvajové dopravy

Zájemci o městskou dopravu si rozhodně nenechají ujít projížďku místními tramvajemi. Ty se na svoji první jízdu po trati o rozchodu 1 000 mm vydaly 25. srpna 1900. Celkem tři linky jsou obsluhovány 15 tramvajemi tří různých typů vyrobených společností Siemens. Vaší pozornosti rozhodně nesmí uniknout tramvaje s inventárními čísly 201- 203, které dopravní podnik nasazuje na linku z Nordhausenu do Ilfeldu. Ptáte se proč? Jedná se o tramvaje typu Combino Duo s hybridním pohonem, které jsou na městské části tramvajové tratě poháněny elektřinou z trolejového vedení a v meziměstském úseku do Ilfeldu dieselovým motorem. A aby toho nebylo málo, pro jízdu do Ilfeldu je využíván neelektrifikovaný jednokolejný úsek, tzv. Harzquerbahn, neboli již zmiňované úzkorozchodky. Při křižování se tak tramvaj v některé z výhyben může setkat nejen s novými motorovými vozy, ale i s dlouhou soupravou parního vlaku. Je to velice zajímavý a jistě i inspirativní příklad symbiózy železniční a tramvajové dopravy.

Koncentrační tábor Dora

Navštívíme-li Nordhausen, nemůžeme vynechat ani místo, které nás donutí zamyslet se nad hrůzností válek a totalitních režimů. Přibližně 6 km severně od Nordhausenu byl v srpnu 1943 zřízen koncentrační tábor Dora, kterým za dobu jeho existence prošlo 32 tisíc vězňů pracujících nejen v okolních průmyslových závodech, ale také v podzemní zbrojní továrně. Vyráběly se zde mimo jiné „zbraně odplaty", legendární rakety V-2 neboli A4, jejichž výroba sem byla urychleně přemístěna z vybombardovaného vývojového střediska Peenemünde na ostrově Usedom. Vyráběly se tu však i tryskové motory do stíhaček Messerschmidt. Podzemní výrobní prostory je možné navštívit s průvodcem.

Každý návštěvník si najde své

Vodopády Radau se zahradní železnicí, dřevěný kostel Gustava Adolfa v Hahnenklee, pestré hrázděné domy

Objektiv fotografa zachytil dvojí podobu dominanty města Wernigerode, zdejšího zámku: model v miniaturparku a skutečnou stavbu v pozadí.

ve městě Stolberg, rozhledna Josephkreuz v jižním Harzu, hrad Falkenstein. Vyjmenovat všechna zajímavá místa v Harzu snad ani nelze. Každý si zde najde své – milovníci turistiky, historických památek, technických i přírodních zajímavostí. Existuje však místo, kde se s těmi nejzajímavějšími můžete bez velké námahy nebo cestování seznámit při krátké procházce. Tím místem je park miniatur „Kleiner Harz" ve Wernigerode. Téměř 60 modelů staveb v měřítku 1:25 zaujme svým precizním provedením. Dětmi bývá obležena trasa železničky na horu Brocken.

Z Prahy je to do Harzu po silnici přibližně 400 km, což je přibližně čtyři a půl hodiny jízdy. Také vlakové spojení do oblasti není špatné. Přes Drážďany a Erfurt dojedete do Nordhausenu za necelých sedm hodin, podobně jako do Wernigerode. Neváhejte proto a vydejte se za poznáním této zajímavé oblasti. Nebudete litovat, hezky je zde v každé roční době.

Text a foto: Michal Roh

Foto měsíce

Vlak přepravující automobily právě dojel na berounské seřaďovací nádraží. Jeho strojvedoucí **Stanislav Hájek z Neratovic** neodolal a zachytil svým objektivem soupravu proti kouzelně vybarvené obloze. A my jsme snímek zařadili jako srpnové Foto měsíce.

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.