Cargovák
10
2014
Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Kolektivní vyjednávání bylo zahájeno

Kolektivní vyjednávání o podobě Podnikové kolektivní smlouvy ČD Cargo, a.s., na rok 2015 bylo zahájeno dne 30. září 2014 předáním návrhu zaměstnavatele odborovým organizacím působícím ve společnosti.

Návrh zaměstnavatele vychází ze současně platného textu kolektivní smlouvy s tím, že se zaměstnavatel zaměřil na zpřesnění některých definic a základních pojmů týkajících se uplatňování pracovní doby s cílem stanovit jednoznačný výklad sporných bodů, a tím napomoci k odstranění závad, které byly zjištěny kontrolní činností v průběhu letošního roku. Dále zaměstnavatel seznámil sociální partnery s myšlenkami způsobu změny osobního ohodnocení zaměstnanců, které by mělo být zaměřeno na zvýšení flexibility zaměstnance a zároveň by mělo i více motivovat zaměstnance k vyšší výkonosti a sounáležitosti se zaměstnavatelem.

Součástí předkládaného materiálu byl i návrh důležité změny interní normy „Katalog zaměstnání“, který zahrnuje i úpravy vyplývající z platné legislativy.

Na dny 20. až 24. října bylo naplánováno společné jednání, na kterém by měly obě strany najít společné stanovisko k návrhu zaměstnavatele. O průběhu a výsledcích jednání budete podrobně informováni v dalších číslech.

Ing. Mojmír Bakalář
ředitel Odboru lidských zdrojů

Rozloučení

Ve věku nedožitých 64 let zemřela po takřka tříletém boji s onkologickým onemocněním šéfredaktorka Cargováku a dlouholetá šéfredaktorka Železničáře Mgr. Irena Pospíšilová. Téměř celý svůj profesní život zasvětila medializaci dění na železnici. Práce v ČD Cargo pro ni představovala výzvu – podílela se na vytváření image nově vzniklé společnosti zejména mezi zaměstnanci, postupně pronikala do tajů nákladní dopravy a přepravy, aby o ní mohla psát reportáže. A podíváme-li se na dosud vydaná čísla interního magazínu, musíme konstatovat, že se svého úkolu zhostila úspěšně. Za její práci jí tedy právem patří poděkování nejen redakční rady a blízkých spolupracovníků, ale všech zaměstnanců ČD Cargo.

Společnost ČD Cargo

Plynulost provozu na tratích Správy železniční dopravní cesty v roce 2015 ovlivní rozsáhlá výluková činnost, při které bude řadu nákladních vlaků přesměrovat i na neelektrifikované železniční tratě. **Michal Roh ml.**

Výluky v roce 2015 budou náročné

Z návrhu ročního plánu výluk pro rok 2015 (RPV 2015), předneseného na přípravné poradě v Koutech nad Desnou, vyplývá, že v roce 2015 má být proinvestováno nejvyšší množství finančních prostředků v historii železniční dopravy na síti Správy železniční dopravní cesty (SŽDC).

Konkrétně se jedná o 44 mld. Kč. Částka 35 mld. je určena na investiční akce a je odvozena z možností dočerpání fondu „Operačního programu doprava 1“. Zbývajících 9 mld. Kč je určeno na opravy a údržbové práce. Oblast investičních akcí zahrnuje především výluky pro modernizaci dopravní cesty a revitalizaci tratí, resp. akce na odstranění propadů rychlostí. V Koutech zaznělo, že snaha o vyčerpání uvedených rekordních finančních prostředků nesmí mít na železniční provoz fatální dopady. Tomu se lze vyvarovat pouze výrazným zkvalitněním přípravné fáze. Vysoké nároky tak budou kladeny na všechny zúčastněné složky, tedy nejen na provozovatele, který je plně odpovědný za plánování, organizaci i vlastní realizaci výluk, ale i na zhotovitele, který musí zajistit dostatečné personální a materiálové kapacity, aby mohly být výluky realizovány v optimálních časech a v potřebné kvalitě.

Na tomto místě není možné podat komplexní přehled připravovaných akcí, proto uvedu pouze stručný výtah těch nejvýznamnějších, jež mají být v roce 2015 realizovány. Značné dopady do nákladní železniční dopravy přinesou především akce:

- optimalizace železniční stanice **Český Těšín** a přilehlých traťových úseků (po celý rok 2015),
- rekonstrukce 2. traťové koleje **Louky nad Olší – Karviná hl. n.** (07-12/2015),
- rekonstrukce železniční stanice **Olomouc** (po celý rok 2015),
- modernizace traťového úseku **Praha Běchovice – Úvaly** (po celý rok 2015)
- zastavený provoz v úseku **Brno Maloměřice – Kuřim** (15. 6. – 31. 8. 2015),
- rekonstrukce Rigelského tunelu (27. 4.–23. 8. 2015) přináší zastavení provozu přes PPS **Frýdlant v Čechách** (zde se nabízí otázka výhodnosti nákupu tras na tuto PPS),
- rekonstrukce železniční stanice **Plzeň** v souběhu s modernizací trati **Rokycany – Plzeň** (po celý rok 2015),
- revitalizace tratě **Hradec Králové – Trutnov** (06-12/2015),
- zvýšení kapacity tratě **Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice** (do 10/2015),
- jednokolejný provoz **Břeclav – odb. Pohansko** (směr Břeclav st.h. 01–11/2015),
- odstranění propadu rychlosti **Převýšov – Velký Osek** (04–05/2015),
- zdvoukolejnění tratě **Stéblová – Opatovice nad Labem** (04–10/2015),
- oprava koleje dle OPD **Letohrad – Ústí nad Orlicí** (09–11/2015),
- revitalizace IV. koridoru **Benešov u Prahy – České Budějovice** (po celý rok 2015),
- údržbové práce na traťových kolejích **Kolín – Děčín** (po celý rok 2015).

Ing. Zdeněk Meidl, člen představenstva

Ve výčtu náročných výluk bych mohl ještě dlouho pokračovat, což však není účelné, protože nepracujeme s definitivní verzí a návrh RPV pro rok 2015 dozná zřejmě dalších změn. Z praxe víme, že ne všechny akce se budou konat v plánovaném termínu a rozsahu. Na druhou stranu však nesmíme opomenout, že RPV nezahrnuje všechny akce a řada požadavků na konání výluk s podstatnými provozními dopady se objevuje prakticky ze dne na den. Z uvedeného přehledu je však již zřejmé, že po mnoho dnů bude síť SŽDC rozdělena na několik částí se všemi negativními dopady. Dojde ke zpomalení pohybu vlaků a vytvoření umělého nedostatku hnacích vozidel, chybět může ložný prostor a samozřejmě se zvýší nároky na počty lokomotivních čet.

Vzhledem k uvedeným skutečnostem je zcela evidentní, že bude nesmírně obtížné zvládnout výlukovou činnost, která vyplývá z extrémně náročného RPV 2015, aniž bychom ztratili důvěru našich zákazníků. K tomu je nutné ze strany všech zúčastněných klást důraz na kvalitní přípravu výlukových akcí a v žádném případě nedopustit měnění dopravní technologie během vlastní realizace, čehož jsme byli několikrát svědky v letošním roce. Od SŽDC, která je garantem RPV a u naprosté většiny výluk také investorem, očekávám daleko důslednější dohled nad přípravnou fází (projektová příprava, volba stavební technologie, výběr zhotovitele) i vlastní realizací. Zvolené stavební postupy musí více zohledňovat stávající dopravní technologie. Dále očekávám, že provozovatel bude důsledněji naplňovat zásady zakotvené v platné legislativě. To znamená, že při plánování a koordinování výlukové činnosti bude dodržovat ustanovení předpisu SŽDC D 7/2 „Organizování výlukových činností“.

Pokračování na str. 2

Rozhovor s vedoucím oddělení Tomášem Eichlerem z Obchodního managementu

ČD Cargo má další nástroj k posílení obchodního úseku - oddělní Obchodního managementu. O nových činnostech v úseku obchodu jsem si popovídala s Bc. Tomášem Eichlerem, který se v oblasti nákladní železniční dopravy pohybuje již 15 let. Nejvíce zkušeností si odnesl ze společnosti DB Schenker Rail Automotive, kde působil v oblasti přeprav automobilů jako vedoucí obchodního a servisního centra se zodpovědností za značky BMW, Ford, Opel .

Bc. Tomáš Eichler

Jaké je poslání oddělení Obchodního managementu?

Mezi hlavní úkoly oddělení Obchodního managementu patří aktivní vyhledávání nových zákazníků, přepravují zde své zboží, ale nevyužívají při svých přepravách železniční dopravu. Naše práce začíná tím, že si s pomocí různých zdrojů informací, jako je denní tisk, internet, statistiky nebo na základě osobních kontaktů a informací od pracovníků z provozních jednotek ČD Cargo, vytipujeme vhodné potenciální zákazníky. Zde bych dodal, že právě posledně uvedený zdroj považuji za velice důležitý, neboť naši kolegové z provozu znají nejenom firmy působící v jejich regionu, ale i všechny ostatní místní souvislosti a vazby, které jsou pro další postup velmi podstatné. Poté následuje zkontaktování zákazníka a požádáme jej o osobní setkání. Snažíme se proaktivně, samozřejmě v rámci získaných informací, připravit koncept budoucí možné spolupráce s novými zákazníky. Na jeho základě pak při osobní schůzce otevíráme diskuzi o zákazníkových aktuálních požadavcích, přáních a představách. Naším cílem je získání konkrétní poptávky po zajištění železniční přepravy a dalších služeb s ní spojené. Tato poptávka je následně předána kolegům z Odboru obchodu, kteří si převezmou zákazníka do své kompetence.

Obdobným způsobem postupujeme i v případě zákazníků, kteří s námi již v minulosti spolupracovali, ale z nějakého důvodu spolupráci ukončili. Zde se snažíme při osobním jednání zjistit přesné příčiny ukončení obchodního vztahu i podmínky, za kterých by bylo možné kooperaci znovu obnovit.

Co považujete za hlavní rozdíl mezi činnostmi Odboru obchodu a oddělení obchodního managementu?

Obchodní management hledá potenciální zákazníky, nezabývá se však samotnou tvorbou cenových nabídek a péčí o stávající zákazníky. To je právě úkolem Odboru obchodu.

V rámci své činnosti komunikujete s řadou obchodních partnerů. Jak nás, jako železničního dopravce, vnímají naši potenciální zákazníci?

Během rozhovorů s našimi potenciálními zákazníky jsem se setkal s různými reakcemi a názory. Je až s podivem, jak málo někteří vědí o dnešní moderní železnici a o jejích možnostech. Je proto velmi příjemné vidět pozitivní reakci a zájem zákazníka, kterému jsme možnosti naší společnosti představili. Ve většině případů poté následuje konkrétní poptávka po našich službách. Pro mě je to jednoznačná motivace pro další činnost, ve které spatřuji i jistou formu osvěty a hlavně propagaci železnice.

Mohl byste jmenovat konkrétní případy, kterými se v současné době zabýváte a které považujete za velký potenciál?

V první řadě bych uvedl přepravy obilí a krmných směsí. Česká republika je velkým producentem obilí, kterého se od nás ročně vyveze téměř 2 mil. tun. Většina míří do přístavního města Hamburk, který je Mekkou světových obilnářských firem. Bohužel velká část z tohoto objemu opouští naší republiku po silnici a překládá se na železnici až v německém Heidenau. Obdobným způsobem se dostává do České republiky i část krmných směsí. Zde vidíme obrovský potenciál pro naše budoucí přepravy v oblasti agráru. Podařilo se nám již navázat kontakty s několika velkými obchodníky z této oblasti a v současné době již probíhají první obchodní jednání.

Dalším případem, na kterém se oddělení Obchodního managementu aktivně podílí, jsou transporty materiálu na likvidaci kalových lagun, vzniklých v minulosti při těžbě uranu u jihočeské obce Mydlovary. V tomto případě se jedná o přepravy, které jsme již v minulosti zajišťovali. Bohužel časem došlo k jejich přesunu na kamiony. V současné době po zdejších komunikacích projede až 80 nákladních automobilů se struskou z rakouského Lince. Zde se snažíme podpořit naše kolegy z Odboru obchodu, hlavně na poli komunikace se státní správou a Ministerstvem průmyslu a obchodu. Například minulý týden jsme se společně s vedením PJ České Budějovice zúčastnili veřejné diskuze s ministrem průmyslu a obchodu, kde jsme měli v úmyslu téma přechodu přeprav ze silnic na železnici otevřít a prezentovat připravenost naši společnosti na jejich okamžité převzetí.

Jako poslední bych rád uvedl příklad z oblasti nabídky komplexních logistických služeb. Počet zákazníků, kteří se chtějí soustředit pouze na výrobu svých produktů a nechtějí se zabývat činnostmi obslužnými, jako je např. logistika a transport, bude v budoucnosti stoupat. Společně se zástupci nejmenovaného výrobce piva připravujeme nový logistický koncept šitý této společnosti na míru. V rámci tohoto konceptu by ČD Cargo přebíralo produkty přímo na výrobní lince. Následoval by převoz do našeho logistického centra, kde by došlo k jejich zaskladnění. V dalším kroku bychom dle instrukcí pivovaru, pro urychlení přenosu informací zde uvažujeme o přímém napojení na IT systémy výrobce, zboží zabalili do kontejnerů a tyto kontejnery naložily na železniční vozy. Následoval by železniční transport do centrálního skladu např. v USA nebo Skandinávii. Vše v režii ČD Cargo.

Z výše uvedených příkladů je vidět, že příležitosti pro železnici na evropském trhu existují. Je však potřeba je aktivně vyhledávat a od toho tu je právě oddělení Obchodního managementu.

Michala Bílková

Výluky v roce 2015 budou náročné

Pokračování ze str. 1

Mám na mysli především zajištění průjezdnosti odklonových tras, organizování výluk na vícekolejných tratích tak, aby nebyly souběžně konány výluky se značným dopadem na plnění jízdního řádu a povinnost zpracovávat výlukový nákresný jízdní řád (VNJŘ) pro výluky s omezením kapacity dopravní cesty. Příděl tras ve zpracovaných VNJŘ musí být nediskriminační a v případě omezení kapacity musí být poměrově kráceni všichni dopravci. Nadále není možné, aby nákladní doprava byla na exponovaných tratích v denní směně téměř zastavena, protože osobní doprava jezdí bez omezení, a v noční směně pak provoz nákladní dopravy fakticky zkolaboval při zastavených provozech. Chtěl bych také zdůraznit, jak významnou roli hraje vstřícnost zaměstnanců SŽDC vůči požadavkům dopravců. Při stejných výlukách je v různých směnách propustnost pojížděných kolejí na vícekolejných tratích výrazně odlišná a rozhodující roli zde hraje hlavně lidský činitel. Tak tomu je ostatně i při organizování odklonové vozby, která si v některých případech vyžádá i rušení výluky služby dopravních zaměstnanců. Samozřejmě nesmíme zapomenout ani na zaměstnance dopravce. Úroveň průvozu vlaků úseky s omezenou kapacitou dopravní cesty ovlivňuje samozřejmě také kvalita zpracování dopravních opatření a míra jejich naplňování.

Zkušenosti letošního roku potvrdily, že negativní dopady výluk lze eliminovat pouze zkvalitněním přípravy jednotlivých akcí a aktivním přístupem zaměstnanců všech složek, které se na přípravě a realizaci výluk podílejí. Významnou roli také hraje včasná informovanost přepravců, kteří se, mají-li včas správné informace, dokážou lépe přizpůsobit nastalým omezujícím podmínkám. Souhrn uvedených opatření by pak měl přispět k tomu, aby naši zákazníci setrvali na železnici. Úkoly vyplývající z RPV 2015 budou velkou výzvou pro všechny zúčastněné a jsem přesvědčen, že zaměstnanci ČD Cargo je zvládnou důstojně.

Ing. Zdeněk Meidl,
člen představenstva

Jazykové kurzy se opět rozeběhly

Od počátku října se opět rozeběhly jazykové kurzy pro zaměstnance ČD Cargo. V letošním roce se do prezenčních kurzů přihlásilo 82 zaměstnanců. Pravidla pro poskytování jazykové výuky zůstala i pro tento rok shodná, a tak si zaměstnanci musí i nadále připlácet minimální částkou 300 Kč měsíčně.

Dušan Pouzar

„Čmelák“ mimořádně v Kralupech

Také lokomotiva ČD Cargo 771.182 známá pod přezdívkou „Čmelák", se zúčastnila akce „Model víkend, setkání šestinápravových motorových lokomotiv“.

Akce se konala v Muzeu Českých drah v Lužné u Rakovníka ve dnech 13.-14. září 2014. Na konvoji dorazila do Prahy Libně již v úterý 9. září. Vzhledem k tomu, že plánované denní výluky v Kralupech nad Vltavou byly nakonec většího rozsahu a bylo třeba na posun nasadit nezávislou lokomotivu, byl tento stroj od středy z důvodu nedostatku jiných vhodných vozidel nasazen na výkon „Záloha Kralupy“. V pátek pak lokomotiva odvezla vlak 50540 do Kladna-Dubí.

Text a foto: Miloš Krátký

Získáváme zpět ztracené přepravy

ČD Cargo uspělo ve veřejné zakázce na zajištění přepravy energetického uhlí do elektrárny Chvaletice.

Tuto veřejnou zakázku vyhlásil majitel elektrárny – společnost Severní energetická. Jediným kritériem byla nejnižší nabídková cena. Podle zadání veřejné zakázky tak ČD Cargo získává kontrakt na přepravu 3 mil. tun hnědého uhlí. Jen pro úplnost dodejme, že tyto přepravy realizoval od září loňského roku dopravce AWT pouze na základě poptávkového řízení.

Získání těchto přeprav je jasným úspěchem ČD Cargo. „Vítězství ČD Cargo napomohla i výrazná restrukturalizace, kterou naše společnost prošla v loňském a letošním roce“, říká Oldřich Mazánek, předseda představenstva, a dodává, že „nabídnutá cena je samozřejmě zisková, i když marže je nižší než dříve.“

Michal Roh

Nové přepravy oceli z Polska

Zpětné využití železničních vozů po vykládce – to je problém, se kterým se trvale potýkají všichni železniční dopravci. Není jednoduché naplánovat přepravy tak, aby vůz po loženém běhu byl v místě vykládky u zákazníka opětovně naložen a jel zpět v loženém stavu.

Složité je to ve vnitru, ale o mnoho náročnější je to v mezinárodní přepravě. Pokud se tedy nepodaří zpětný ložený běh zajistit, vrací se vůz zpět na odesílatelskou železnici v prázdném stavu a samozřejmě zadarmo. Bohužel procento využití vozů na tzv. dvojitou manipulaci činí u našich železničních vozů jen cca 5 %. Snahou všech obchodních manažerů je toto číslo zvyšovat, a zlepšovat tak rentabilitu celé přepravy.

Z Ostravska se dlouhodobě vyváží ocelový šrot nejen do tuzemských hutí, ale především do zahraničí. Tradiční odběratelé se nacházejí v Rakousku a Itálii, další přibývají v Polsku (hutě skupiny Arcelor Mittal). K cílovým „šrotařským“ stanicím nově přibyla stanice Bodzechów, přípojová stanice pro firmu CELSA HUTA patřící do skupiny španělské CELSA GROUP. Přepravy šrotu se odehrávaly v tradičních vysokostěnných vozech řady Ea, které se po vykládce v Bodzechówe vracely zpět v prázdném stavu. Na jednom z jednání se zákazníkem začátkem srpna letošního roku otevřeli obchodní manažeři ČD Cargo možnost využití našich vozů pro nakládku zde vyrobeného zboží pro odběratele v České republice, na Slovensku a v Maďarsku.

Jasnější obrysy začal nový obchodní případ dostávat poté, co CELSA HUTA dodala destinace přicházející do úvahy, které „obchodníci“ cenově i technologicky posoudili a následně zákazníkovi předložili cenovou nabídku. Bohužel ne všichni odběratelé mají železniční vlečku nebo alespoň přístup k železnici. I to se však podařilo vyřešit. Ve spolupráci s oddělením logistiky byla zákazníkovi nabídnuta komplexní služba spočívající v zajištění železniční přepravy z Polska do stanice Ostrava hlavní nádraží, na tzv. komerční obvod k překládce portálovým jeřábem na kamiony a odtud po silnici do Maďarska, přímo do skladu zákazníka.

Následovala řada náročných schůzek spojených s projednáváním technologie, zajištěním kapacit silničních dopravců apod. Všechny problémy se podařilo vyřešit a naplánovat první přepravu. Spolu s loženým uceleným vlakem šrotu z Ostravy odjelo sedm prázdných (5 Ea + 2 Res) vozů do Bodzechóva. Zde se šrot vyložil a do výše uvedených sedm vozů se naložila betonářská ocel a profily – vždy 48 tun zboží, tzn. objem přesně na kamiony. Po příjezdu do Ostravy byly vozy přistaveny na „komerčák“, kde proběhla překládka na kamiony.

Musíme zmínit, že ne vše probíhalo podle prvotních představ. První komplikace nastaly již při vykládce, kdy zboží bylo naloženo příliš natěsno a pod profily nešly protáhnout upevňovací řetězy. Zboží bylo v některých případech zesvazkováno tak, že deklarovaná délka 13,50 m byla místy až o 10 – 15 cm větší. To samozřejmě komplikovalo nakládku do kamionů, jejichž ložná délka je standardně právě jen 13,60 m. Také domluva s maďarskými autodopravci neprobíhala s ohledem na jazykovou bariéru zcela ideálně. Ale povedlo se a všech prvních 14 kamionů se podařilo vyexpedovat. Veliký dík za úspěšnou realizaci patří také provoznímu pracovišti Ostrava – kolektivu Ing. Pilcha, který se se všemi problémy dokázal porvat a zajistit tak hladký průběh této nové přepravy.

Obchodní případ tím ale nebyl uzavřen. Poté, co se zákazník přesvědčil, že vše umíme zajistit, získali jsme od něho další zakázku – přepravu uceleného vlaku k jednomu z jeho odběratelů v Budapešti, který disponuje napojením na železnici. Zúčastnili jsme se výběrového řízení na zajištění železniční přepravy od státní hranice v Petrovicích u Karviné do Budapešti a naše nabídka byla vyhodnocena jako nejlepší. Nic pak již nebránilo tomu, aby 25. září 2014 odjel z Bodzechówa první ucelený vlak s ocelí o hmotnosti 1 200 tun netto.

Realizace podobných přeprav je v dnešní době téměř jedinou šancí, jak konkurenci doslova „urvat“ nějakou novou přepravu. Je nutné neustále sledovat situaci na přepravním trhu, hovořit se zákazníky, vciťovat se do jejich potřeb a nabízet jim odpovídající řešení.

Text: Alexandr Ivanov, Michal Roh
Foto: Brigita Břenková

Polonizace lokomotiv řady 753.7 může začít

Dozorčí rada ČD Cargo, a.s., na svém jednání dne 1. října 2014 vyslovila předběžný souhlas se záměrem dualizovat, resp. polonizovat sedm hnacích vozidel řady 753.7 pro provoz v Polské republice. Dualizace těchto moderních lokomotiv je součástí dlouhodobé strategie ČD Cargo, a.s., která počítá s postupnou expanzí na zahraniční trhy.

Nové lokomotivy by měly být dodány nejpozději do konce roku 2014 a postupně budou nasazovány na vozbu ucelených vlaků s hnědým uhlím a dalšími hromadnými substráty na neelektrifikovaných tratích v sousedním Polsku.

V rámci dlouhodobé strategie ČD Cargo, a.s., v blízké době počítá rovněž s nákupem elektrických interoperabilních lokomotiv pro provoz v západní Evropě. **-red-**

Mimořádná odměna všem zaměstnancům

Na základě dobrých hospodářských výsledků rozhodlo vedení společnosti ČD Cargo, a.s., o vyplacení mimořádné odměny zaměstnancům.

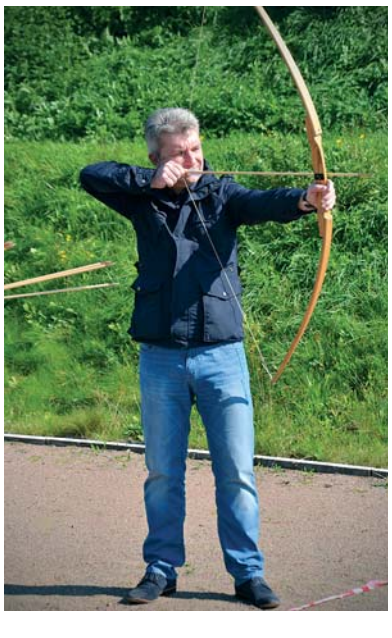
Jde o částku 3 000 Kč na každého zaměstnance, která bude vyplacena se mzdou za měsíc listopad. Vyplacení mimořádné odměny je v souladu s ustanoveními platné kolektivní smlouvy.

Vedení společnosti chce tímto krokem všem zaměstnancům poděkovat za kvalitní práci, jejímž výsledkem je překročení plánu za první pololetí roku 2014. **-red-**

Sportovní hry ČD Cargo ve stylu „western“

Mezi tradiční marketingové aktivity, které každoročně připravujeme pro naše obchodní partnery a zákazníky, patří již řadu let také Sportovní hry ČD Cargo. V minulých letech jsme využívali především azyl sportovního komplexu hotelu Zruč-Senec u Plzně či kongresového hotelu Jezerka u Sečské přehrady.

Ke stěžejním disciplínám patřily především tenis, beachvolejbal, stolní tenis, lukostřelba, minigolf a další méně náročné sporty jako šipky či pétanque. V letošním roce jsme zkusili tento model posledních let poněkud změnit. Hlavním cílem bylo především zpřístupnit sportovní disciplíny co nejširšímu okruhu soutěžících bez ohledu na jejich předchozí sportovní dovednosti a kromě toho jim dopřát i trochu zábavy a uvolnění po celodenním sportovním zápolení. A tak vznikla myšlenka sportovních her ve stylu „western“. Lepší areál pro uskutečnění tohoto záměru, než je westernové městečko Šiklův Mlýn ve Zvoli nad Pernštejnem, snad v České republice neexistuje, a tak byla volba jednoznačná. S napětím jsme očekávali, s jakou odezvou se tento koncept setká. Po počátečních rozpacích jsme nakonec zcela zaplnili objednané kapacity. Myslím, že ten, kdo 18. září 2014 do westernového městečka přijel a nenechal si zkazit náladu poněkud komplikovanou



cestou po dálnici D1, rozhodně nelitoval.

Pro soutěžící byly připraveny především tradiční westernové disciplíny, ale jako doplněk i ty klasické sportovní, jako volejbal a stolní tenis. Většina se pustila s vervou do všech disciplín, byť u některých byla potřeba i trocha odvahy a kuráže. Mezi tyto disciplíny patřila zejména „jízda na elektrickém býkovi“ či „nasedání a jízda na koni“. Velkou atrakcí pak byla umělá kravka a soutěž v jejím dojení. Lukostřelba byla tak trochu větrnou loterií, byť jinak počasí přálo a po celý den nás provázelo sluníčko. Rýžování zlata bylo především o trpělivosti a zručnosti.

Sportovní den, kterým nás provázel známý sportovní komentátor David Kozohorský, vrcholil v pozdním odpoledni vyhlášením výsledků a předáním pohárů a originálních cen. Po krátkém odpočinku byl již připraven ve stylovém „Mexickém sále“ večerní program, jehož hvězdou byl nestárnoucí Ivan Mládek a jeho Banjo Band. Mnozí si tak s chutí společně s ním zanotovali jeho nezapomenutelné hity a pobavili

se spolu s nezbytným ženským doplňkem jeho kapely, dámami Plačkovou a Šindelářovou.

O tom, že vedení ČD Cargo dává váhu těmto akcím, svědčí i celodenní přítomnost členů představenstva v čele s jeho předsedou Oldřichem Mazánkem a provozním ředitelem Zdeňkem Meidlem. A tak byla příležitost během dne i k neformálním pracovním schůzkám a setkáním.

Kladné ohlasy, které jsme druhý den při odjezdu od většiny účastníků slyšeli, nás samozřejmě těší a již nyní uvažujeme o tom, jak pojmout ten následující ročník sportovních her. Rozhodně se však bude nač těšit.

Zdeněk Šiler

Odklonová vozba přes Českou Kubici

Výluková činnost má téměř vždy negativní dopad na pravidelnost a kvalitu železniční dopravy. Asi nejmarkantněji tento vliv pociťují cestující, kteří bývají dost často „nahnáni“ do autobusů náhradní dopravy a značnou část cesty musejí absolvovat po mnohdy delší silniční trase.

Ale ani nákladní doprava není ušetřena nepříznivých vlivů výluk. Zboží však těžko přeložíme na nákladní automobily a přepravíme v části trasy po silnici. Některé vlaky proto musejí být odříkány, další část je jich vedena po odklonové trase nebo v jiných časových polohách. Úplnou změnu grafikonu a technologií vyžadují dlouhodobé trvalé výluky, při kterých je nutné vlaky přesměrovat na objízdné trasy.

Příkladem takové výluky jsou stavební práce probíhající od 15. srpna 2014 do 22. listopadu 2014 mezi železniční stanicí Cheb a státní hranicí, resp. německou pohraniční přechodovou stanicí Schirnding. Cílem prací je optimalizace traťové koleje a také předelektrifikační práce na tomto úseku. V podstatě se jedná o pokračování „koridorizace“ tratě z Plzně do Chebu a dále do Německa (3. tranzitní koridor).

I přesto, že nákladní doprava přes hraniční přechod Cheb/Schirnding je v posledních letech, zvláště ze strany dopravce DB Schenker Rail, utlumována ve prospěch přechodu Děčín/Bad Schandau, stále je přes Cheb do Německa i opačným směrem přepravováno relativně velké množství zboží. Jen za první pololetí letošního roku to bylo cca 670 tisíc tun, což představuje asi 3 páry vlaků denně. Stanice Cheb je také určena jako shromažďovací pro jednotlivé vozové zásilky se železným šrotem, které jsou odtud k příjemcům odváženy ucelenými vlaky. Při jednání o řešení výlukového provozu bylo zvažováno několik variant. Varianta vést všechny vlaky přes Děčín se ukázala jako nereálná z kapacitních důvodů (na tento přechod jsou po dobu výluky přesměrovány pouze mimořádné zásilky), a proto bylo rozhodnuto vést všechny pravidelné vlaky dopravců ČD Cargo a DB Schenker Rail provozním odklonem přes přechod Česká Kubice/Furth im Wald. Na trať bývalé České západní dráhy mezi Plzní a Furthem se tak po téměř roční přestávce alespoň na čas vrátily i vlaky s jednotlivými vozovými zásilkami. Denně se jedná o cca 2 páry vlaků. Na „Domažlickou“ byly přesměrovány i ucelené vlaky jezdící běžně přes Cheb, např. vlaky s automobily apod. Odlišné řešení bylo použito pro dopravu ucelených vlaků se železným šrotem, které si od ČD Cargo v Chebu přebírá dopravce Stahlwerk Thüringen. Tyto vlaky jsou do cílové stanice Könitz trasovány přes Vojtanov, přičemž v úseku Cheb – Vojtanov jsou doprovázeny naším pilotem.

S ohledem na traťové poměry jsou na odklonové vlaky mezi Plzní a Furth im Waldem nasazována dvojčata lokomotiv řad 753.7, 742 a také 749 z SOKV České Budějovice. Výluka se však dotkla i nasazení dalších lokomotiv závislé trakce nasazovaných na trati Beroun – Plzeň – Cheb. Upraveny musely být samozřejmě i směny lokomotivních čet, zejména v provozním pracovišti Plzeň, ale třeba i v Domažlicích nebo Chebu. I přesto, že zajištění odklonové vozby není úplně jednoduché, vše zatím probíhá bez větších obtíží.

Text: Michal Roh
Foto: Michal Roh ml.

Mezinárodní „péenko“ zachytil při návratu z Německa objektiv fotografa v bývalé odbočce Pasečnice nedaleko Domažlic.

Do odklonové vozby zasáhly i starší, avšak stále spolehlivé stroje řady 749. Na snímku Michala Roha ml. je dvojče „bardotek“ 749.019 a 749.187 zachyceno u stanice Vejprnice v čele „směsky“ z Chebu do Furth im Waldu.

Kolejová pole podruhé
I v roce 2014 jsme obstáli

Netradiční nakládka a následný převoz kolejových polí z předloňského srpna slavil úspěch. Důkazem je spokojený zákazník, který ČD Cargu svěřil dalších 90 kusů v celkové hmotnosti zhruba 1 100 tun. Tentokrát se nakládalo v Praze-Běchovicích a cílovou stanicí byly Myslechovice na Olomoucku.

Stejně jako před dvěma lety se i letos v září nakládala kolejová pole na vozy po čtyřech kusech. Tentokrát však výhradně na vozy řady Res s použitím ochranných vozů. Nakládky v Praze-Běchovicích se stejně jako poprvé ujal zkušený tým pracovníků ze Střediska logistických služeb Trutnov, patřící pod provozní jednotku Česká Třebová, ve spolupráci s kolegy ze Střediska logistických služeb České Budějovice. Společně pak za pár dnů naložili a v Myslechovicích vyložili dva ucelené vlaky složené z deseti a dvanácti vozů řady Res.

Poděkování za bezchybnou součinnost a spolupráci proto patří zejména Odboru obchodu, Odboru technologie a organizace dopravy, provozním pracovištím Praha-Libeň a Olomouc a již zmiňovaným střediskům logistických služeb. Znovu se tak prokázalo, že ČD Cargo je schopno zajistit kvalitní komplexní logistický servis ve vlastní režii tak, jak je dnes zákazníky stále častěji požadován.

Ivo Zumr

Pražsko-duchcovská dráha

Pražsko-duchcovská dráha (PDE) patřila ještě v nedávné minulosti k velmi významným tratím pro nákladní dopravu. Jejím primárním úkolem bylo zajištění přepravy hnědého uhlí ze severních Čech do Prahy a přilehlé oblasti středních Čech. První vlaky se z Prahy přes Rudnou a Louny do Duchcova vydaly na svoji jízdu v roce 1873. K 1. lednu 1892 byla PDE zestátněna, ještě předtím, v roce 1884, převzaly provoz na všech jejích tratích Rakouské státní dráhy.

V Praze trať vycházela z tzv. Společného nádraží na Smíchově. Společné se mu říkalo proto, že odtud kromě vlaků PDE vyjížděly i vlaky Buštěhradské dráhy a nákladní vlaky České západní dráhy. Další stanicí byly Hlubočepy – v té době průmyslová obec, kde se nacházel lihovar, sklárna, továrna na šamotové zboží, chemička a v jejím okolí pak řada vápencových lomů a vápenek. Podobný charakter měly i Řeporyje, v jejichž okolí se také těžil vápenec. Není divu, že i místní nákladní doprava byla dosti silná. Tomu odpovídal i rozsah kolejišť v obou stanicích.

Bohužel časy se mění, stejně jako se zcela změnil ráz obou, dnes už pražských městských částí, jejichž průmyslový charakter již dnes připomínají jen rozpadlé tovární budovy nebo zarůstající lomy. Chátrají i kdysi živá nádraží, a tak v Praze-Hlubočepích najdeme již jen jednu sjízdnou kolej. Ani nakládka, resp. vykládka v sousedních Řeporyjích není příliš rozsáhlá a manipulační vlaky ČD Cargo stanici obsluhují jen nepravidelně. Největším zákazníkem jsou uhelné sklady Milana Vondráka vykládající na manipulační koleji tříděné uhlí. V loňském roce to bylo 20 vozů. Nakládka je záležitostí spíše výjimečnou. Např. v letošním roce bylo v Řeporyjích naloženo jen 5 vozů společností N + N – Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice.

Je jisté, že v nákladní dopravě má trať vedoucí pražským Prokopským údolím svá nejlepší léta za sebou, avšak v rámci pražské příměstské dopravy její význam stále stoupá. Svůj význam zcela jistě potvrdí při výlukách na hlavní trati v údolí Berounky, kdy bude sloužit pro odklonovou vozbu.

Michal Roh

Zátěž manipulačního vlaku vedeného lokomotivou 742.405 tvořil 11. srpna 2014 prázdný vůz řady Es po vykládce uhlí. Snímek fotografa zachytil „manipulák“ při průjezdu stanicí Praha-Hlubočepy. **Foto: Michal Roh ml.**

Představujeme společnosti s kapitálovou účastí ČD Cargo (2)

Jako druhou v pořadí si představíme společnost Raillex, a.s., ve které ČD Cargo disponuje 50% podílem na základě vlastnictví 50 ks akcií v nominální hodnotě á 20 000 Kč.

Raillex, a.s., – společný podnik pro automotive

Původní vizi společnosti – vytvoření komplexní sítě kolejemi propojených logistických center v České republice – se podařilo naplnit jen částečně. Společnost Raillex se dnes primárně zaměřuje na provozování vlečkového areálu v průmyslové zóně společnosti Hyundai v Nošovicích, včetně manipulace s nákladem a dalších doplňkových služeb.

Ve spolupráci s mateřskou společností ČD Cargo se Raillex podílí na zajištění přeprav dílů a dalšího průmyslového materiálu do automobilky a následně také přepravu hotových automobilů značky Hyundai. Nejčastěji se jedná o dovozní přepravy autodílů v kontejnerech z Koreje přes slovinský přístav Koper nebo německý Hamburg. Opačným směrem následně putují vyrobené automobily v exportu do celého světa přes německé, belgické a slovinské přístavy, ale také do Ruska a jižní Evropy. V maximální míře je v obou směrech využívána přeprava po železnici v návaznosti na říční a námořní přepravu. Doplňkově je využívána také kamionová doprava.

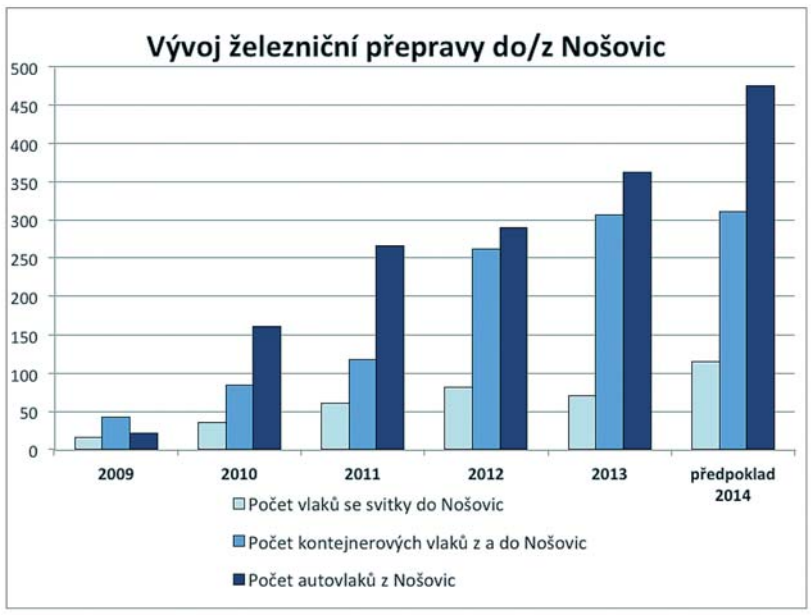
Roční obrat společnosti Raillex v posledních třech letech převyšuje 200 mil. Kč a společnost generuje čistý zisk v řádech milionů korun.

Trocha historie

Raillex, a.s., byl založen v roce 2006 jako vůbec první společný podnik pod hlavičkou Českých drah, a.s., který se zaměřoval na nákladní dopravu. Druhým akcionářem byla logistická společnost Setto, a.s. Cílem Raillexu bylo vybudování sítě logistických center s kolejovým napojením, provozování těchto center a samozřejmě propojení těchto center pravidelnými vlaky. Lokality pro vybudování těchto center byly jasné – Praha, Brno, Ostrava. První v řadě bylo centrum v Praze, konkrétně na pozemcích po zrušených kolejích v železniční stanici Praha - Běchovice. Projekt počítal se dvěma halami po 15 tis. m², rampami a kolejovým napojením. Při územním řízení se zvedla obrovská vlna protestů majitelů několika přilehlých pozemků. Tento odpor se bohužel nepodařilo překonat, a celý projekt byl odložen. Dnes můžeme říci – definitivně ukončen.

Nová etapa

Od roku 2005 probíhaly na úrovni Czech Investu jednání se zahraničním investorem, který měl zájem umístit v České republice investici v oblasti automotive. Po roce dostala jednání konkrétnější obrys. Zahraničním investorem se ukázal Hyundai Motor Manufacturing (HMM) a bylo tak rozhodnuto o vybudování závodu na výrobu automobilů v českých Nošovicích. Okamžitě se rozeběhla konkrétní jednání o infrastrukturálním napojení automobilky. Na Czech Investu probíhala jednání mezi HMM a správci infrastruktur elektrické energie, plynu, vodovodů, silničních komunikací a nakonec se podařilo vtěsnat i železnici. Korejská strana byla zpočátku k železničnímu napojení velmi nedůvěřivá. Nicméně argumentace zástupců ČD a reference z automobilek ŠKODA Auto a TPCA u velmi nedůvěřivých korejských vyjednavačů zabraly. Do základního projektu výstavby automobilky se tak dostala myšlenka kolejového napojení a samotné vlečkové kolejiště s moduly kontejnerového terminálu, nakládky vyrobených automobilů a vykládky ocelových svitků. K samotnému vyjednávání s Hyundai Motor Manufactoring Czech (HMMC) o výstavbě vlečkového kolejiště a následně jeho provozování byla přizvána společnost CHB Logistics, která měla zkušenosti z vyjednávání o logistických službách se společností Kia Motors Slovakia. Partnerství vyústilo v létě 2008 v přizvání společnosti CHB Logistics jako akcionáře do společnosti Raillex, ze které původní akcionář SETTO vystoupil. Události následně nabraly rychlý spád. Na podzim 2008 podepsal Raillex s HMMC smlouvu na výstavbu vlečkového areálu a následně smlouvu na jeho provozování. Koncem ledna 2009 proběhla kolaudace vlečkového areálu a 17. 2. 2009 přijel do Nošovic ze slovinského přístavu Koper první kontejnerový vlak. Následovaly vlaky svitků do Nošovic a naopak první vlaky nově vyrobených automobilů z Nošovic, které směřují přes evropské přístavy do celého světa. Samotná technologie přístavby a odsunu vlaků z vlečkového areálu probíhá v úzké spolupráci s ČD Cargo, a.s., provozní jednotkou Ostrava.



Kvalita servisu Raillexu a samozřejmě ČD Cargo, a.s., jako výhradního železničního dopravce se potvrdila v letošním roce, kdy HMMC, resp. jeho spediční firma Glovis potvrdila spolupráci na další tři roky.

Text: Pavel Špráchal, Petra Čermáková
Foto: Raillex

Vývoj informačních systémů ČD Cargo pokračuje (9)

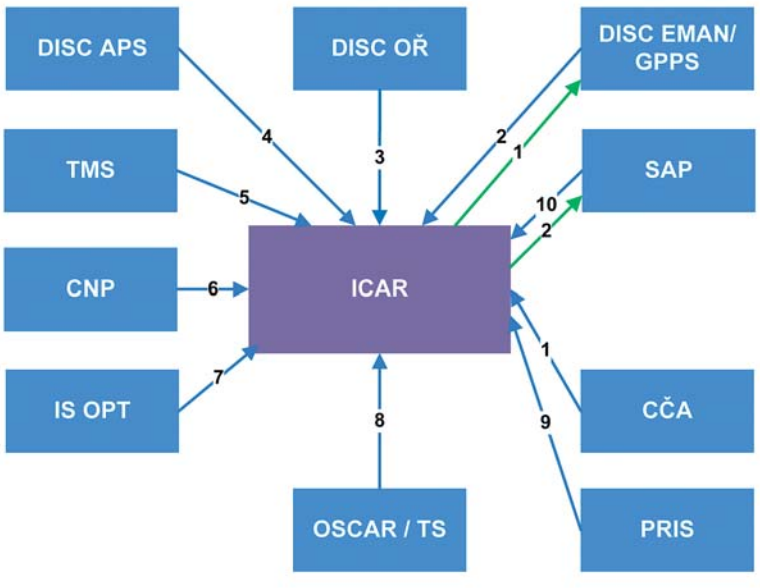
ICAR – integrované datové sklady

V rámci probíhajícího programu „Upgrade informačních systémů ČD Cargo, a.s., ve vazbě na TSI-TAF" pracuje náš tým na vylepšení současného stavu datových skladů.

Tento projekt do budoucna umožní všem koncovým uživatelům snadnější přístup k definovaným reportům a analýzám nad dostupnými daty z provozních a obchodních informačních systémů a zároveň usnadní jednotlivým vedoucím pracovníkům pohled na dílčí výsledky společnosti, čímž máme na mysli porovnávání plánů vůči skutečnosti.

Vlastní práce na projektu ICAR již byly zahájeny a probíhají s cílem vytvořit jednotný datový sklad pro oblast provozu a obchodu, ve kterém bude po novu možno evidovat objekty Vlak a trasa, Hnací vozidlo, Strojvedoucí, Vlaková četa, Zaměstnanci ve stanici, Vůz, Objednávka, Zásilka, Smlouva, Produkt. Stávající řešení datových skladů pro provozně-obchodní oblasti tak bude postupně utlumováno a jednotlivé objekty, které koncoví uživatelé již znají a používají, budou implementovány s ostatními novými objekty do nového integrovaného datového skladu ICAR.

Z pohledu IT infrastruktury je třeba zmínit, že v případě datového skladu ICAR se jedná o standardní datový sklad, který se skládá ze 3 samostatných vrstev, které v našem odborném slovníku nazýváme L0, L1 a L2. Vrstva L0 obsahuje data z načítaných zdrojových informačních systémů. Z vrstvy L0 jsou data následně transformována do vrstvy L1, kde se ještě neupravují, ale pouze kontrolují oproti číselníkovým hodnotám, zda se jedná o správná a korektní data. Teprve až ve vrstvě L2 se tato data sestavují do logických celků, které nazýváme datamarty, nebo-li dílčí segmenty datového skladu s oborovým zaměřením. Jeden datový sklad standardně obsahuje více datamartů – např. pro obchod, marketing, účetnictví nebo controlling.



Popis předpokládaných vazeb

1 Číselníková data
2 Data GVD objektu vlak, HV, strojvedoucí, vlaková četa
3 Data 10-denní plán a realita objektu vlak, HV, strojvedoucí
4 Data objektu staniční zaměstnanec, strojvedoucí
5 Data objektu objednávka (interní, přistavení prázdného vozu, zásilka)
6 Data objektu zásilka
7 Data objektu zásilka auditovaná
8 Data objektu smlouva, produkt
9 Data objektu vůz
10 Kmenová data (HV, vůz)

1 Data vozových proudů
2 Výkony objektů HV, vůz

Graficky lze sběr dat do datového skladu znázornit následujícím obrázkem:

Standardní koncoví uživatelé (zaměstnanci ČD Cargo) nebudou mít do datového skladu přímý přístup, ale budou k datům přistupovat následujícími možnými způsoby:

- formou reportingu přes současný nástroj SAP BO nebo;
- formou přímého exportu dat do návazných informačních systémů nebo;
- formou manuálně vytvářených datových souborů používaných zejména v případě ad hoc sestav.

Pro čtenáře, kteří se zajímají i o technickou část řešení, bychom závěrem uvedli, že pro ukládání dat v datovém skladu je použita relační databáze Oracle Database a jako ETL nástroj je použit Oracle Data Integrator, který pumpuje data mezi jednotlivými informačními systémy. Tyto datové pumpy zajišťují dávkový přenos dat mezi jednotlivými informačními systémy, z čehož vyplývá, že využití správného ETL nástroje/architektury je základ úspěchu implementace datového skladu.

V případě našeho datového skladu ICAR jsme se rozhodli pro E-LT architekturu (**E**xtrakt dat ze zdroje, Nahrání (**L**oad) do cílového umístění a nakonec **T**ransformace dat), která je flexibilnější z pohledu dostupnosti dat, avšak je náročnější na objem zpracovávaných dat.

Věříme, že se nám i v tomto projektu podaří uspět a nové datové sklady přinesou výhody, ze kterých bude ČD Cargo dále čerpat.

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

Přeprava Legiovlaku

V noci ze soboty 4. na neděli 5. října proběhla mezi Plzní a Prahou velice zajímavá přeprava tzv. Legiovlaku, neboli renovovaných historických nákladních a služebních vozů, upravených do přibližné podoby vozidel ruských železnic z let první světové války, která tvořila soupravy používané československými legionáři v bojích na Transsibiřské magistrále za oněch časů.

Legiovlakem se nazývá ambiciózní projekt Československé obce legionářské, který si předsevzal vytvořit věrnou – v rámci možností – repliku legionářského vlaku z období 1918 – 1920, kdy na Transsibiřské magistrále probíhaly válečné operace čs. legií. Vlak by měl v letech 2015 – 2020 křižovat Českou republiku a svými expozicemi by měl pomáhat veřejnosti a především mládeži obnovovat povědomí o čs. legiích a jejich zásluhách na vzniku státu.

Jen málokterá událost v českých dějinách vysloužila Čechům takový věhlas, jako bylo působení československých legií v Rusku. Vystoupení proti bolševikům, vytvoření protibolševické fronty a nakonec i ovládnutí Transsibiřské magistrály v délce několika tisíc kilometrů vzbuzovalo v celém světě zasloužený obdiv. Desítky tisíc československých legionářů tak našlo v dalekých nehostinných krajích na mnoho měsíců svůj nový domov – vojenské vlaky, tzv. ešalony.

K přiblížení podoby legionářských vlaků a životní podmínky jejich posádek, jejich bojovou činnost a zvyklosti byly pro rekonstrukci vybrány nejčastěji používané vozy. Vlak se bude skládat z plošinového vagonu, improvizovaného obrněného vagonu, ubytovacího vagonu neboli těplušky, štábního vagonu, velitelského vagonu, vagonu polní pošty a dílenského, zdravotního a skladového vagonu.

Samotná realizace vlaku začala v roce 2011 zakoupením prvního vagonu a o rok později dalších šesti. Základním kritériem pro výběr vagonů byla samozřejmě doba jejich výroby, což se nakonec podařilo sladit se záměrem jejich rekonstrukce a stáří vagonů se v dnešní době pohybuje okolo 100 let.

Kryté vozy vlaku

Zlomové rozhodnutí padlo na počátku roku 2013, kdy bylo započato s renovací prvních tří vagonů, které byly následně prezentovány na zbrojním veletrhu IDET. Toto se realizátorům podařilo v rekordním čase tří měsíců a tak se na brněnském výstavišti představila těpluška, vůz polní pošty a zdravotní vagon. Zde je nutno podotknout, že se jedná o vozy československého, resp. rakouského původu a samozřejmě ne o původní širokorozchodná vozidla ruských železnic, která se do Československa z pochopitelných důvodů nedostala. Proto se jedná o svého druhu jen přiblížení k historickému stavu, nicméně přiblížení velmi zdařilé a osvětovému účelu plně vyhovující.

V letošním roce pak obec legionářská adaptovala další čtyři vozy (obrněný, štábní, zabezpečovací a plošinový) tak, aby mohl být Legiovlak slavnostně představen u příležitosti 100. výročí přísahy České družiny a zahájení projektu Legie 100. Legionářský vlak se tak na Nákladovém nádraží Praha-Žižkov představil veřejnosti nejdříve ve čtvrtek 9. října při slavnostním oficiálním ceremoniálu za účasti ministra obrany Martina Stropnického a poté široké veřejnosti v sobotu 11. října od 13:00. V tento slavnostní den byla expozice, která potrvá až na výjimky do 30. října, doplněna také o soutěže pro děti, ukázky dobové techniky a mnoho dalšího. Vlak by se mohl rozjet po České republice v dubnu příštího roku a začít plnit svůj hlavní účel – připomínat veřejnosti jednu z nejslavnějších dob naší historie.

Legiovlak s lokomotivou 363.516 po příjezdu do Prahy-Malešic brzy ráno 5. října 2014

Přeprava z Plzně, odkud byly renovované vozy na výstavu v Praze odeslány, proběhla v noci ze soboty na neděli o prvním říjnovém víkendu proto, že jízda těchto historických vozidel vyžadovala velmi opatrnou jízdu nízkými rychlostmi (maximálně 40 km/h, do odboček jen 20 km/h), a tudíž musela být zvolena doba, kdy tento zvláštní vlak nebude překážet jiným nákladním a především osobním vlakům na důležité trati Plzeň – Praha. Vlak, sestavený ze šesti historických vozů, byl v celé trase veden lokomotivou 363.516 a kvůli zajištění dostatečných brzdících procent byl na konci doplněn ještě jedním prázdným vozem Eas. Celou trasu v elektrické trakci mezi Plzní hlavním nádražím a Prahou-Malešicemi urazil i se zmíněnými omezeními za pět a čtvrt hodiny, mezi 22:10 a 3:25. Po přepřahu za lokomotivu 742.382 pak Legiovlak dorazil do cíle na Nákladovém nádraží Žižkov ve 4:16 v neděli 5. října.

Text a foto: Martin Boháč

Železniční tratě, kde vládne jen nákladní doprava (25)

Místní dráha (Martinice v Krkonoších – Jablonec nad Jizerou – Rokytnice nad Jizerou)

V případě této dráhy nejde o celou trať bez pravidelné osobní dopravy, ale jen o její poslední úsek z Jablonce nad Jizerou (neboli Jablonečku, jak tomuto podhorskému městečku říkají místní) do Rokytnice nad Jizerou.

Na zbytku trati do Martinic dodnes jezdí pravidelné osobní vlaky a do Rokytnice zajíždí pouze symbolický jeden pár vlaků v sobotu a v neděli. Ani nákladní doprava zde již není příliš intenzivní, což se ale v posledních týdnech výrazně změnilo a stanice Rokytnice nad Jizerou se stala jednou z nejvýznamnějších stanic pro nakládku dřeva v celém Podkrkonoší.

Historie této trati se začíná psát v roce 1897, kdy bylo vydáno povolení k přípravným pracím. V následujícím roce, 29. srpna 1898, byla hraběti Janu Harrachovi a jeho společníkům J. Haneyovi z Rokytnice, T. Hübnerovi z Jablonce nad Jizerou, F. Jeriemu a J. Zubatému (starostové města a okresu Jilemnice) udělena koncese ke stavbě a provozování místní dráhy Jilemnice (dnes stanice Martinice v Krkonoších) – Rokytnice (nad Jizerou) s případným pokračováním přes Mýto do oblasti Kořenova a Polubného. Akciová „Společnost místní dráhy Jilemnice – Rokytnice“ vydala 24 000 akcií, z nichž značnou část koupil jilemnický okres a spořitelna. Již 10. října téhož roku bylo započato se stavbou dráhy a v krátkém čase jednoho roku a osmapadesáti dnů, v prosinci 1899, na ní byla zahájena pravidelná doprava. Provedením veškerých stavebních prací byla pověřena vídeňská firma Gross, na stavbě pracovaly přibližně dva tisíce dělníků mnoha národností reprezentujících celou podunajskou monarchii (nejpočetnější byli Italové, Srbové, Chorvati a Slováci), inženýry byli převážně Češi a Němci. Například tunel na Hradsku byl ražen nepřetržitě a dělníci se střídali ve dvanáctihodinových směnách.

Manipulační nákladní vlak konce léta 2014 z Rokytnice nad Jizerou, připravený k odjezdu z výchozí stanice **Foto: Antonín Němeček**

Po otevření tratě po ní jezdily pouze tři páry smíšených vlaků, počet přepravovaných osob i nákladu však stále stoupal, a tak došlo k postupným zlepšením v počtu spojů. V jízdním řádu 1914 jsou na trati, vedené společně s hlavní tratí Chlumec (nad Cidlinou) – Stará Paka – Poříčí (u Trutnova) pod číslem 122, zavedeny čtyři dvojice smíšených vlaků v celé trati a jedna dvojice Jilemnice-Martinice – Jilemnice (dnes Martinice v Krkonoších – Jilemnice). Po skončení první světové války a vzniku Československa byly na trati zavedeny osobní vlaky a z důvodu vzrůstajícího zájmu o zimní sporty a turistiku v Krkonoších jezdily z Prahy do Rokytnice i přímé vozy. Ty byly přiváženy o víkendech rychlíky z Prahy do Martinic, kde byly připojovány k vlakům místní dráhy, nejprve jen v zimě a později i v letní turistické sezoně. Zrušeny byly v 50. letech 20. století. Za druhé světové války byla trať mezi Poniklou a Hradskem přeťata státní hranicí mezi Protektorátem a Německou říší. Většina osobních vlaků pak jezdila jen do Jilemnice, resp. Sytové a celou trať až do Rokytnice absolvovaly jen tři dvojice vlaků.

Na rozdíl od jiných tratí, kde byly motorové vozy zaváděny již v meziválečném období, došlo k tomuto střídání trakcí na trati do Rokytnice až v roce 1950, kdy na trať vyjely první vozy M 131.1, které na lokálce jezdily celých 28 let až do roku 1978. V nákladní dopravě jezdily především lokomotivy 434.2, v padesátých a šedesátých letech doplňované stroji řad 423.0 a 434.1. Posledním rokem parního provozu na trati byl rok 1977, v zimě 1977/1978 převzaly vládu lokomotivy T 466.2 (dnes 742), které zde s nákladními vlaky jezdí dodnes. Typický provoz tratě druhé poloviny 70. let je mimo jiné zvěčněn ve filmu „Jak vytrhnout velrybě stoličku“, kde jsou zachyceny jak „čtyřkolák“ 434.2, tak i „hurvínek“ M 131.1. Osobní doprava je dnes zajišťována sólo motorovými vozy řady 810.

Chátrající nádražní budova v Rokytnici nad Jizerou 28. července 2012

Pravidelná osobní doprava do Rokytnice na Jizerou v pracovní dny byla zastavena s koncem platnosti jízdního řádu 2005/2006, s výjimkou večerního páru vlaků s příjezdem do Rokytnice ve 21:46 a odjezdem ve 22:35. Ten byl zrušen od počátku platnosti aktuálního jízdního řádu, tedy k 10. prosinci 2013. Od tohoto dne zůstal zachován jen jeden pár vlaků, který ale jezdí jen v sobotu a v neděli. I nákladní doprava zde v posledních letech utichla, poslední nakládka dřeva zde proběhla v roce 2012 a pravidelná vykládka uhlí ještě mnohem dříve, již v roce 2001; určitou kuriozitou pak byla přeprava lana pro stavbu jedné z místních lanovek z ŽDB Bohumín pro místní TJ Spartak Rokytnice v roce 2004.

Po této prodlevě se Rokytnice pro nákladní dopravu „probudila“ až letos v srpnu, kdy zde byla Správou Krkonošského národního parku a některými dalšími odesílateli znovuzahájena nakládka dřeva pro české i zahraniční zpracovatele, především v Rakousku. Naložená zátěž je z Rokytnice odvážena dle potřeby manipulačními vlaky vedenými z Trutnova přes Martinice v Krkonoších.

Text a foto: Martin Boháč

Veletrh Innotrans 2014 z pohledu nákladní dopravy

Jak je již dlouholetou tradicí v září každý sudý rok, uskutečnil se na berlínském výstavišti Messe již jubilejní desátý ročník specializovaného veletrhu zaměřeného na kolejovou dopravu a vše, co s ní souvisí, Innotrans 2014. Na této nejdůležitější události nejen z evropského, ale velmi pravděpodobně i z globálního hlediska se snaží prezentovat téměř každý, kdo na poli železnice nebo městské kolejové dopravy něco znamená. Proto se zde lze setkat s vystavovateli nejen z Evropy, kteří pochopitelně tvoří jejich největší část, ale i z dalších částí světa, především z Číny.

Těžištěm venkovní expozice byla vozidla pro regionální osobní dopravu. Jedním z nich je patrová jednotka Omneo SNCF výrobce Bombardier, s částečným podílem i českého závodu v České Lípě

Expozici tvoří vnitřní část, kde jsou v krytých halách výstaviště rozmístěny stovky stánků všech možných firem, od dopravců až po výrobce zabezpečovacího zařízení, informačních systémů nebo třeba sedadel do osobních vozů. Pro návštěvníky je samozřejmě mnohem atraktivnější venkovní plocha, kde jsou umístěna vystavovaná kolejová vozidla. Ta se dělí do několika skupin: pracovní stroje a mechanismy pro stavbu a údržbu infrastruktury, tramvaje, vozidla (jednotky) pro regionální dopravu, jednotky pro dálkovou a vysokorychlostní dopravu včetně vizualizací různých futuristických řešení, elektrické i motorové lokomotivy a v neposlední řadě osobní i nákladní vozy. Je nutné si přiznat, že vozidla pro osobní dopravu, a zejména tu, která je v různých formách financována státem, hrají u výrobců prim, což se pochopitelně odráží i na jejich podílu na výstavní ploše. Proto se zde lze setkat s řadou nízkopodlažních tramvají, motorových i elektrických jednotek včetně těch pro vysoké rychlosti, které letos zastupovala například jednotka Frecciarossa 1000 italského dopravce Trenitalia.

Lokomotiva Transmontana DB Schenker Rail Romania

Naproti tomu vozidel pro nákladní dopravu zde bylo k vidění podstatně méně, kromě již tradičních lokomotiv řady Vectron Siemens (tato lokomotiva zde letos byla prezentována jak přímo výrobcem, tak jejich pronajímatelem dispolokem MRCE) a Traxx Bombardier, které jsou použitelné jak v nákladní, tak i osobní dopravě, zde bylo vystaveno jen několik strojů určených pro vedení nákladních vlaků.

Jedním z nich byla lokomotiva označená jako 91 53 0 480 017-9 DB Schenker Rail Romania. Tyto lokomotivy jsou vyráběny rumunskou firmou Softronic jakožto modernizace starších rumunských elektrických šestinápravových lokomotiv a dnes jsou nabízeny pod obchodními názvy Phoenix a Transmontana. Vystavená lokomotiva je prototypem druhé uvedené řady a od Phoenixu se odlišuje především použitím asynchronních trakčních motorů. Je schopná provozu jak na systému 25 kV/50 Hz, který je používán v Maďarsku a Rumunsku (kde je předpokládáno těžiště provozu těchto lokomotiv), tak i na systému 15 kV/16,7 Hz, který umožňuje i provoz v Rakousku, kde je lokomotiva v současné době schvalována. Kromě toho je lokomotiva osazena zabezpečovacím zařízením Mirel, které umožňuje její relativně jednoduché schválení a provozování i v dalších státech střední Evropy. Další rumunskou lokomotivou byla dieselhydraulická „Terra Nova“, postavená ve spolupráci rumunských firem Electroputere VFU a Reloc Craiova a amerického Caterpillaru. Podle vyjádření výrobce je lokomotiva určena především pro export na západoevropské trhy, což je záměr nepochybně dost ambiciózní. Poslední vystavenou lokomotivou pro nákladní dopravu byl šestinápravový dieselelektrický stroj DE 29.006 tureckých státních drah TCDD z produkce americké GE.

Velkoobjemový dvounápravový vůz Touax

Z nákladních vagonů inovativních konstrukcí to byl například patrový vůz pro přepravu osobních automobilů operátora BLG, splňující průjezdný profil G1, již tradiční exponát veletrhů, vůz pro přepravu konvenčních silničních návěsů technologie Lohr nebo kapsové „dvojče“ pro pronajímatele vozů AAE pro přepravu bimodálních silničních návěsů rumunského výrobce Astra Rail. Intermodální dopravu pak ještě zastupovala Tatravagonka Poprad, resp. operátor kombinované dopravy Metrans, se svým progresivním osmdesátistopým čtyřnápravovým vozem přezdívaným „ježek“ (podle množství fixačních trnů, jimiž je vybaven), který umožňuje přepravu dvou čtyřicetistopých kontejnerů při kratší užitné délce železničního vozu než tradiční šestinápravová varianta obdobného vozidla. Toto řešení kontejnerového vozu zaznamenává velký úspěch a kromě svého „vynálezce“, firmy Metrans, ho lze dnes nalézt i v parku dalších operátorů KD.

Další nákladní vozidla již byla podstatně konvenčnějších řešení. Za povšimnutí stojí například velkoobjemový „automotive“ dvounápravový vůz francouzského pronajímatele Touax, stavěný na pojezdu starších dvounápravových kontejnerových vozů. Vůz je určen pro přepravy lehkých a objemných součástí pro automobilový průmysl a celou sérii 300 kusů si objednala automobilka VW. Klasické železniční vozy pak zastupovaly především kotlové vozy několika výrobců, mezi něž již tradičně patří Legios Louny, který letos vystavoval svůj typ o objemu 88 m^3, obdobný vůz vystavovala i slovenská Tatravagonka Poprad a Astra Rail. Další poměrně početně zastoupenou skupinou vozů byly vozy na přepravu obilovin. Ty vystavovaly například firmy Atelier D´Orval a Titagarh Wagons z Francie nebo slovenská Tatravagonka Poprad. Přepravy obilovin představují vedle intermodální dopravy jeden z mála rostoucích a perspektivních oborů evropské železniční nákladní dopravy, a tak není divu, že se stavbě vozů pro tuto komoditu věnuje hned několik výrobců.

Vůz Tanoos pro přepravu obilovin výrobce Atelier D´Orval

Text a foto: Martin Boháč

Národní den železnice v Břeclavi 27. září 2014

a účast ČD Cargo

V sobotu 27. září 2014 se v Břeclavi uskutečnily oslavy Národního dne železnice, které kromě tradičního zářijového svátku železničářů připomněly i 175. výročí zahájení provozu na první parostrojní železnici na území České republiky, na trati někdejší Severní dráhy císaře Ferdinanda z Vídně do Břeclavi, ke kterému došlo 6. června 1839.

Oslavy pořádané Českými drahami se nesly ve znamení podtitulu „od páry k Railjetu“ a prezentovaly návštěvníkům historickou i moderní tvář české železnice. Historie byla zastoupena jednak vozidly vystavenými v obvodu lokomotivního depa, a to včetně jejich přehlídky na točně, tak několika zvláštními osobními i jedním nákladním vlakem, které byly vedeny do různých směrů z břeclavského uzlu. Mezi vystavenými historickými vozidly tak návštěvníci mohli obdivovat například elektrickou lokomotivu E 499.047 ze Slovenska, vzácného hosta z Rakouska – elektrickou lokomotivu původní řady E 94 DR, dnes 1020.37 – nebo „laminátku“ ČD Cargo S 489.0001 (230.001). Z parních lokomotiv byly k vidění například 314.303, 475.101 a 475.179 ČSD, 01.1533 DR, Ol12-7 PKP nebo „hrboun“ 310.23 ÖBB. Další lokomotivy parní i motorové trakce pak byly nasazeny na zmíněné zvláštní vlaky. Vedení osobních vlaků se tak zhostily například parní 556.036, 534.0432, 477.043, rakouská 78.618, z modernějších trakcí zamračené T 478.1008 a 1010, historické motorové M 274.004 a M 262.0018 a mnohé další. Z hlediska nákladní dopravy byl bezpochyby nejzajímavější zvláštní pár nákladních „fotovlaků“ Břeclav – Hrušovany nad Jevišovkou a zpět, vedený dvěma „sergeji“ T 679.1600 a T 679.1168.

Nákladní „fotovlak“, vedený „sergeji“ T 679.1600 a T 679.1168

Jedním z exponátů byla i lokomotiva T 466.0007 (735.007), která bývala v Břeclavi kdysi i pravidelně provozována.

Současnost pak byla kromě vlaků pro regionální dopravu řady „Regio“ zastoupena dvěma „vlajkovými loděmi“ Českých drah, a to Pendolinem a především nejnovějším přírůstkem jejich parku, netrakční jednotkou Railjet. Kromě toho byla pro návštěvníky přichystána řada dalších atrakcí a doprovodných akcí, mezi něž patřila například soutěž ručních drezín nebo výstava tzv. Preventivního vlaku.

Na úspěšném průběhu akce se podílelo i ČD Cargo

Na úspěšném průběhu akce se samozřejmě podílelo i ČD Cargo, a to především jeho Provozní pracoviště Břeclav. Zajištěny byly především tyto činnosti a akce: úklid manipulačních ploch a kolejí VN, sečení trávy, zajištění a poskytnutí 15 nákladních vozů na zmíněný „fotovlak“ do Hrušovan nad Jevišovkou, sestavení tohoto vlaku a jeho technická prohlídka, sepsání vlakové dokumentace a posun preventivního vlaku a vlaku hraček.

Text a foto: Martin Boháč

„Laminátka“ S 489.0001 v obležení návštěvníků oslav

Vzácná návštěva z Rakouska, lokomotiva 1020.37 z Rakouska

Druhé místo pro fotbalisty ČD Cargo

Dne 9. září 2014 se na hřištích klubu TJ Slavia Hradec Králové uskutečnil další ročník fotbalového turnaje mistrovství ČR železničářů v kopané pro rok 2014 „O putovní pohár předsedy OSŽ“, kterého se i tentokrát zúčastnil výběr naší společnosti. Poprvé v historii postoupil výběr ČD Cargo až do samotného finále, ve kterém se utkal s výběrem SŽDC, s. o., jenž nakonec vyhrál celý turnaj. Tento úspěch byl při vyhlašování také okořeněn oceněním pro nejlepšího hráče, které obdržel Zdeněk Vaňous z provozní jednotky Česká Třebová (na fotografii). Turnaje se kromě výběru ČD Cargo zúčastnily také výběry SŽDC, s. o., ČD, a.s., Heavy Machinery Services Louny, výběr DKV ČD, a.s., a výběr RSM ČD, a.s. Všem sportovcům a realizačnímu týmu patří velký dík za příkladnou reprezentaci, v neposlední řadě i vedoucím zaměstnancům, kteří hráče na tento turnaj uvolnili. **-red-**

Foto měsíce

145 let od zahájení stavby trati Chomutov – Vejprty. Snímek ze dne 27. 9. 2014 zachytil Vítězslav Růta (místní fotograf), který se přišel spolu s dalšími návštěvníky podívat na výpravu vlaku vedenou parní lokomotivou 423.0145 „Velkým bejčkem“ a motorovým vozem M 131.1513 „Hurvínkem“. V dalším čísle se můžete těšit na historické ohlédnutí za touto tratí.

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