

Příkladný čin našeho kolegy

Předávka služby ráno 19. července 2018 měla být pro dispečera – vedoucího směny pana Ladislava Kácovského z provozního pracoviště Praha-Libeň naprosto rutinní záležitostí. Na nastupující kolegyni paní Pečené však najednou zpozoroval alarmující zhoršení jejího zdravotního stavu. Kolegyni sám okamžitě poskytl první pomoc a zavolal zdravotnickou záchranou službu. Následně spolu s kolegy zajistil transport indisponované kolegyně z pracoviště ve třetím patře před budovu, kde s kolegyní setrval do příjezdu vozidla záchranky. Poté se pan Kácovský vrátil na pracoviště a vykonával běžnou pracovní činnost přesčas, a to až do doby než byl zajištěn zaměstnanec na vystřídání.

Každý dispečer – vedoucí směny zažívá a řeší různé stresové situace. V popsaném případě však šlo o mnohem více, než zda se stihne přechod zátěže od zpožděného vlaku, zda důležitý vlak projede ještě před zahájením výluky nebo jak rychle se podaří vyřešit situaci, kdy stržením trakčního vedení byl zastaven provoz. Tentokrát šlo o mnohem více, o lidský život. Ani v této složité situaci dispečer – vedoucí směny pan Kácovský nezapomněl a dokázal se rychle správně rozhodnout a především jednal. Svým příkladným přístupem a jednáním v krizové situaci prokázal své schopnosti a profesní i lidskou zodpovědnost. Za jeho čin mu patří velký dík a ocenění, kterého se osobně ujal předseda představenstva pan Ivan Bednárik.

Michal Roh

OBSAH

02

Nové sociální zařízení v Ústí nad Labem

Strojvedoucí z Ústí nad Labem mají od srpna k dispozici nové sociální zařízení



03

Lokomotivy řady 742

„Kocour“, „bangle“ nebo „tranzistor“ – to jsou přezdívky používané pro nejpočetnější lokomotivní řadu motorové trakce u ČD Cargo. Setkat se s nimi můžeme po celé České republice.



V rámci letošního Národního dne železnice v Českých Budějovicích bylo vypraveno pět zvláštních nákladních fotovlaků vedených lokomotivami motorové i parní trakce. Na pár manipulačních vlaků Mn 88529/88530 z Protivína do Rožmitálu pod Třemšínem měl být původně nasazen „pielstick“ T 466.0286. V důsledku jeho poruchy však musel být na „manipulák“ nasazen náhradní stroj v podobě „hektora“ T 435.0145. Nutno říci, že i ten udělal fotografům velkou radost. Michal Roh ml. jej zachytil u Myslína při jízdě do Rožmitálu pod Třemšínem.

Volby zástupců zaměstnanců do dozorčí rady společnosti ČD Cargo

Vážení spoluzaměstnanci, pět let uteklo jako voda a znovu půjdeme volit zástupce zaměstnanců do dozorčí rady společnosti. Dozorčí rada je kontrolním orgánem společnosti, který se při své činnosti řídí občanským zákoníkem a ostatními právními předpisy, stanovami a zásadami a pokyny schválenými valnou hromadou. Má šest členů, z nichž čtyři členové jsou voleni valnou hromadou a dva členy volí zaměstnanci společnosti podle volebního řádu schváleného představenstvem společnosti po projednání s odborovými orgány. Funkční období jednotlivých členů dozorčí rady je pět let.

Představenstvo společnosti ČD Cargo po projednání a ve shodě s odborovými organizacemi působícími při ČD Cargo volební řád schválilo a stanovilo svým usnesením **termín voleb** členů dozorčí rady volených zaměstnanci společnosti, a to na dny **22. – 25. října 2018**. Zároveň jmenovalo členy hlavní volební komise, která je složena ze zástupců odborových organizací působících ve společnosti ČD Cargo a zástupců zaměstnavatele. Předsedkyní této komise je Mgr. Pavla Kreischová, vedoucí oddělení sociálního a mzdového odboru lidských zdrojů GR ČD Cargo.

Volební okrsky jsou stanoveny po Jednotkách organizační struktury následovně:

GR ČD Cargo Praha, Odúčtovna přepravních tržeb Olomouc, Provozní jednotky Brno, Česká Třebová, České Budějovice, Praha, Ostrava a Ústí nad Labem, Řízení provozu Česká Třebová, Střediska oprav kolejových vozidel České Budějovice, Ostrava a Ústí nad Labem.

Základní informace k volbám členů do dozorčí rady ČD Cargo jsou zveřejněny na portálu ČD Cargo (<https://portal.cdargo.cz/tp/ostatni/volbydr2018/SitePages/Basic.aspx>)

Informace o zaregistrovaných kandidátech na členy do dozorčí rady ČD Cargo volených zaměstnanci společnosti a rozhovory s nimi jsou uvedeny na str. 4 – 5 tohoto čísla.

Chtěl bych vás všechny požádat, abyste se voleb zúčastnili a zvolili jste ty nejsprávnější kandidáty, kteří budou zastupovat zájmy všech zaměstnanců společnosti. Pokud nebudete mít z různých důvodů možnost volit ve vaší jednotce organizační struktury, lze využít zapsání do seznamu voličů na jiném místě. O této možnosti se informujte na příslušném personálním pracovišti O10/1, které s vámi daný problém vyřeší.

To, že přijdete k volbám, je opravdu vaším svatým právem a byl bych moc rád, abyste této možnosti využili. Pokud budete mít ve vztahu k volbám dotazy, obraťte se na předsedy okrskových volebních komisí nebo na kole-

gyně na příslušných personálních pracovištích ve vaší jednotce organizační struktury. Šťastnou ruku a hodně pohody v osobním i pracovním životě.

Text: Mojmír Bakalář
Foto: Michala Grünbaum



Mojmír Bakalář, ředitel odboru lidských zdrojů GR ČD Cargo

Národní den železnice 2018

Září je tradičně měsíc, kdy si železničáři společně s fanoušky drah připomínají výročí první veřejné jízdy parního vlaku na světě v roce 1825. Národní den železnice hostily v letošním roce České Budějovice, další akce sice menšího rozsahu, ale neméně zajímavé, se konaly i v dalších lokalitách České republiky – v Praze, Příbrami, Trutnově, Brně a dalších městech. Na realizaci oslav v Českých Budějovicích se ČD Cargo podílelo významnou měrou, neboť akce se 22. září konala v areálu Střediska oprav kolejových vozidel naší společnosti.

V expozici nazvané Svět změny v kolejisti železniční stanice České Budějovice se představila nejmodernější vozidla Českých drah, včetně jednotek Pendolino a Railjet, které zároveň plnily roli protokolárních vlaků. Expozice nazvaná Svět historie nabídla návštěvníkům pohled na víc než třicetku parních a motorových lokomotiv a motorových vozů. Chybět nesměl ani legendární Stříbrný šíp a také lokomotivy v minulosti primárně určené k vozbě nákladních vlaků. Do této kategorie patřil „sergej“ T 679.1600, „čmelák“ T 669.0001 nebo „pielstick“ T 466.0286. Jednotlivé stroje byly představovány při komentovaných prohlídkách na točně. Velký zájem budily vy-

stavené lokomotivy ČD Cargo, zejména pak Vectron 383.006 propagující spolu s herním krytým vozem přepravu jednotlivých vozových zásilek. Nejmodernější technika byla dále zastoupena kontejnerovým vozem řady Sggrs. Tradičně v obležení byl jak venkovní stánek ČD Cargo, tak stánek v jedné z budov SOKV. O reklamní předměty ČD Cargo, včetně papírových Vectronů ve dvou velikostech je vždy zájem. Ve vnitřní expozici byly instalovány zajímavé panely mapující historii budějovických dílen a výtopny a umístěny zde byly i precizní modely železničních vozidel. Již zmíněným Stříbrným šípem měli možnost se projet i naši zákazníci z jihozápadních Čech.

Kromě protokolárních vlaků nabídl ČD široké veřejnosti svezení celou řadou nostalgických vlaků po okolních tratích. Parní vlaky vozily návštěvníky i na prohlídku blízké teplárny. O tu byl velký zájem, stejně jako o další doprovodné akce. Železniční fotografy potěšilo zavedení pěti nákladních fotovlaků, resp. nasazení historických lokomotiv na pravidelné nákladní vlaky. A kdo zaslechl v sobotním ránu dunění motoru „Dona Čiča“ se dopravou vozů Falls ve stoupání do Horního Dvořiště, myslím, že se na pár okamžiků vrátil do doby nedávno mi-



Těžká nákladní lokomotiva „sergej“ nesměla v Českých Budějovicích chybět.

nulé, kdy zde těžké uhelné vlaky v motorové trakci byly běžnou záležitostí. Chybět nesměla ani noční vlaková show, která měla obrovský úspěch – vstupenky na představení byly bezdějně vyprodány již dlouho před akcí.

Co dodat na závěr? Areál SOKV České Budějovice navštívilo v sobotu přes třicet tisíc lidí. Všichni odcházeli nebo



Pro děti i dospělé byly připraveny zajímavé soutěže.

odjížděli spokojení. A za to patří velký dík nejen pořadajícím Českým drahám, ale i řediteli SOKV České Budějovice Přemyslovi Páskovi a řediteli PJ České Budějovice Petrovi Vejsovi.

Poděkování však patří samozřejmě všem zaměstnancům ČD Cargo, kteří se na přípravě a realizaci akce podíleli.

Text: Michal Roh

Foto: Michala Grünbaum



ČD Cargo poutavou formou prezentovalo přepravu jednotlivých vozových zásilek.



Velký zájem byl o komentovanou prohlídku vozidel.

Nové sociální zařízení v Ústí nad Labem

V rámci investiční akce byly v průběhu měsíců července a srpna zrekonstruovány sociální zařízení v šatnách pro strojvedoucí provozního pracoviště Ústí nad Labem západ, které se nachází v areálu SOKV Ústí nad Labem.

Samotnou rekonstrukci měli na starost kolegové z SOKV Ústí nad Labem, jimž patří velký dík za zajištění této investiční akce. Je třeba též zmínit dobře odvedenou práci firem,

které se na této rekonstrukci za bezmála 650 tisíc Kč podílely.

Věříme, že si všichni strojvedoucí, strojmistři i strojvedoucí v přípravě nového sociálního zařízení budou náležitě vážit a zároveň ocení snahu zaměstnavatele o zlepšení vybavenosti zázemí a vytváření příjemného prostředí pro jejich spokojenost a pracovní pohodu.

Text: Miloš Farkaš

Foto: Jiří Janeba



Představujeme lokomotivy ČD Cargo (10.)

Lokomotivy řady 742

Lokomotivy řady 742 můžete spatřit po celé České republice, vždyť patří k největší sérii lokomotiv jednoho typu vyrobenou v ČKD pro tehdejší Československo. Přitom tato lokomotiva vlastně vůbec neměla existovat, její vznik byl dán souhrou okolností – výrobce lokomotivní řady 735 (tehdy T 466.0) Turčianské strojárne v Martině nedokázal své lokomotivy vyrábět včas, v dostatečném počtu a kvalitě. Stavba zdokonalené řady T 466.1 navíc vyzněla do ztracena a výrobce se přeorientoval na zbrojní výrobu. Situace v lokomotivním parku motorových lokomotiv ČSD se stala neúnosnou. Našlo se rychlé nouzové řešení – v ČKD byla v roce 1976 dojednána úprava pro průmysl vyráběné řady 740 (tehdy T 448.0) a její výroba začala prakticky ihned. Nové lokomotivy byly dodávány bez zkoušek do lokomotivních dep po celém Československu. Původně zněla objednávka na 60 kusů lokomotiv, neboť šlo jen o dočasné nouzové řešení. Nakonec byla výroba ukončena až o deset let později a ČSD získaly celkem 453 těchto lokomotiv v devíti výrobních sériích.



Lokomotivy řady T 466.2 byly v nákladní dopravě využívány již za dob ČSD. Na snímku Ladislava Kroula přijíždí manipulační vlak do Bečova nad Teplou. Píše se duben 1985.

Lokomotivy dostaly v provozu řadu přezdívek, často užívaných jen lokálně. Z nich nejrozšířenější je zřejmě „kocour“ nebo „bangladéška“, zkráceně „bangle“ podle plánovaného exportu podobných lokomotiv do Bangladéše, který se nikdy neuskutečnil. Lokomotiva řady 742 je konstruována jako podvozková kapotová lokomotiva se dvěma nestejně dlouhými zúženými předstávkou a kabinou strojvedoucího v zadní části lokomotivy. V mechanické části je lokomotiva téměř shodná s výchozí řadou 740, největším rozdílem je odlehčený hlavní rám, který umožnil snížit celkovou hmotnost z původních 72 na 64 tun v souladu s požadavkem na zlepšení přechodnosti. Kapotáž lokomotivy je zhotovena z ocelových svařovaných plátů. Lokomotiva je lemována ochozy opatřenými zábradlím. Kabina strojvedoucího je přístupná dveřmi z ochozů a jsou v ní instalovány dva řídicí pulty umístěné diagonálně. Lokomotivní rám je usazen na dvouúpravových hnacích podvoz-

cích prostřednictvím pryžokových sloupků. Oproti řadě 740 mají stroje 742 příčné tlumení mezi hlavním rámem a podvozky. Podvozky jsou unifikované konstrukce ČKD, tzn. dvouúpravové s ocelovým rámem ve tvaru písmene H. Dvojkolí jsou vedena kyvnými rameny, odpruženými šroubovými ocelovými pružinami s paralelně zařazenými hydraulickými tlumiči. V každém podvozku jsou uchyceny dva trakční motory TE 005/015 E s tlapovým uložením. V delším předstávku je umístěno motorgenerátorové soustrojí, skládající se ze spalovacího motoru a trakčního generátoru TD 805 A. Spalovací motor je typu ČKD K 6 S 230 DR, tento motor je prakticky polovinou motoru K 12 V 230 DR, vyvinutého pro řadu 753. Přenos výkonu je elektrický, regulaci výkonu zajišťuje sdružený regulátor, výkon je řízen v 8 otáčkových stupních, které strojvedoucí řadí kruhovým řídicím kontrolérem. V rámci oprav se na lokomotivy 742 dosazuje elektronický regulátor přenosu výkonu, což se příznivě odráží i ve spotřebě paliva. Lokomotiva je vybavena ruční brzdou, samočinnou tlakovou brzdou systému

DAKO DK-GP a přímočinnou brzdou. Ruční brzda je ovládána ručním kolem ze stanoviště strojvedoucího a působí pouze na dvojkolí zadního podvozku pod kabinou. Samočinná tlaková brzda je řízena dvěma brzdíči DAKO BS2,



Některé lokomotivy jsou doposud opatřeny netradičním nátěrem. 742.141 obsluhuje v dubnu 2016 vlečku v Adamově. Foto: Michal Roh ml.

přímočinnou brzdou řídí dva brzdíče DAKO BP. Vzduch stlačuje mechanicky poháněný trválcový dvoustupňový kompresor K 3 Lok-1. Lokomotivy byly určeny pro středně těžkou až těžkou posunovací službu, přetahy a lehčí traťovou službu: vozbu nákladních, manipulačních, osobních a případně i spěšných vlaků a rychlíků na motorizovaných tratích ČSD a následně ČD i ZSSK. Byly to poslední diesellové lokomotivy, jež v provozu přímo nahrazovaly parní lokomotivy a v období výroby též vytlačily z provozu většinu starších, méně spolehlivých strojů řad 725 a 726 s hydraulickým přenosem výkonu. Protože bylo s těmito lokomotivami počítáno pouze jako s přechodným typem do doby, než budou v ČKD vyvinuty zcela nové typy, původní plány zahrnovaly vyrobít na nejvýše 100 kusů těchto lokomotiv. Vzhledem k ne zcela zdařilé řadě 730, která v mnoha ohledech z řady 742 vychází (např. díky shodnému motoru), ale byly doobjednávány stále další série a výroba pokračovala až do roku 1986. Skutečným nástupcem této řady se tak stala až řada 731, připravená do výroby na sklonku 80. let. Celkem bylo v devíti sériích dodáno ČSD 453 lokomotiv, dalších 41 lokomotiv pak směřovalo k průmyslovým podnikům. Jde tak o největší sérii lokomotiv jednoho typu vyrobenou v ČKD pro tuzemsko. Jako na prvních motorových lokomotivách v Československu na nich bylo zkoušeno dvojlenné řízení, prvními byla

v roce 1978 děčínská dvojice lokomotiv T 466.2047 a 048, později byly zásuvky dvojlenného řízení montovány na všechny nově vyrobené lokomotivy počínaje druhou sérií od čísla 061.



Lokomotiva řady 742 v korporátním nátěru dopravce ČD Cargo Foto: Aladár Volek

Tímto způsobem mohly nahradit i výkonnější stroje řad 751 a 753, navíc díky nižší nápravové hmotnosti mohly jezdit i po tratích s lehčím svrškem, kam těžké lokomotivy neměly přechodnost. Jejich velkou slabinou jsou rozhledové poměry při jízdě dlouhým předstávkem napřed. Na rovinách a v pravotočivých obloucích je výhled ještě ucházející, to však již neplatí

o jízdě levotočivým obloukem, kdy strojvedoucí ze svého místa na trať a návěstidla vůbec nevidí. To lze odstranit pouze změnou koncepce celé lokomotivy na lokomotivu se sníženými předstávkou jako má např. lokomotiva řady 742.7 CZ Loko, nebo snížením krátkého předstávku a používáním ve dvojlenném řízení dlouhými kapotami k sobě, jako mají rekonstruované lokomotivy 742N, o kterých si povíme příště v samostatném článku. Během let prošly některé lokomotivy dílčími vylepšeními, hlavně pro potřeby strojvedoucího. Některé dostaly moderní sedačky, elektrické stěrače, přídatné topení, mikrovlnnou troubu nebo klimatizaci. Unikátní je stroj 742.429, který dostal elektrodynamickou brzdou s odporníky na střeše kabiny. V provozu se lokomotivy řady 742 velmi osvědčily, díky své nadčasovosti, spolehlivosti a robustní konstrukci se stroje 742 řadí k nejlepším lokomotivám v České republice a čekají

je ještě dlouhé roky aktivní služby, i když třeba s remotorizací nebo jinou modernizací. V současnosti je připravována modernizace 50 lokomotiv řady 742, v konečné podobě půjde o lokomotivy se sníženými předstávkou a remotorizací na motor Caterpillar plnící nejnovější ekologické normy.

Petr Říha



Stanoviště strojvedoucího lokomotivy řady 742 Foto: Petr Říha

Technické údaje	
Výrobce	ČKD Praha
Rok výroby	1977 – 1986
Vyrobena ks	494
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'
Přenos výkonu	elektrický
Délka přes nárazníky	13 580 (od 2. série 13 600) mm
Služební hmotnost	64 t
Regulace výkonu	sdruženým/elektronickým regulátorem
Typ spalovacího motoru	K 6 S 230 DR
Provozní výkon	883 kW
Typ trakčních motorů	TE 005/015 E
Trvalá tažná síla	121 kN
Maximální tažná síla	192 kN
Trvalá rychlost	19,6 km/hod
Maximální rychlost	90 km/h

Kandidáti voleb členů dozorčí rady ČD Cargo, a.s., volených zaměstnanci společnosti

Volby se konají ve dnech 22. – 25. října 2018

Všichni kandidáti splňují podmínky stanovené IN ORz-13-A-2008 „Volební řád pro volby členů dozorčí rady ČD Cargo, a.s., volených zaměstnanci společnosti“.

Kandidáty jsme se rozhodli oslovit a požádat je o krátké představení a odpovědi na stejné otázky.

BOHUSLAV DĚDEČEK (47 let)

Bohuslav Dědeček se narodil 25. listopadu 1971 v Jičíně, je ženatý a s manželkou vychovávají 3 děti. Bydlí v Třebechovicích pod Orebem.

Na železnici nastoupil po vystudování střední průmyslové školy železniční v České Třebové, obor



Elektrická trakce v dopravě v roce 1990, a to do DKV Praha-Střed, kde postupně prošel dílenským výcvikem přerušeným základní vojenskou službou až do funkce strojvedoucího, kterou vykonával na všech traktích jak v osobní, tak nákladní dopravě až do vzniku ČD Cargo, a.s., 1. 12. 2007.

Během svého zaměstnání – strojvedoucí, úspěšně, dálkově absolvoval Dopravní fakultu Jana Pernera v Pardubicích, obor Management, marketing a logistika v dopravě a získal titul Bc. Při vzniku ČD Cargo, a.s., začal pracovat v PJ Praha na pozici systémového specialisty skupiny lokomotivních čet a v roce 2011 začal pracovat jako vedoucí skupiny řízení lokomotivních čet Provozní jednotky Praha. V rámci své odborné pozice uplatňuje zkušenosti nabyté ze své dlouholeté praxe v tomto oboru, a to zejména při získávání nových zakázek, přeprav

a komunikace se stávajícími zákazníky, pro které zajišťujeme potřebné výkony.

» Můžete krátce zdůvodnit svoji kandidaturu?

U ČSD / ČD / ČD Cargo pracuji od roku 1990 postupně od profese elektromechanika, přes strojvedoucího až po vedoucího skupiny. Svou práci se snažím dělat poctivě a co nejlépe. Celých těchto 28 let dělám svou práci rád a osud firmy mi není lhostejný. Proto jsem se rozhodl kandidovat do dozorčí rady.

» Proč by Vás měli zaměstnanci volit?

Z hlediska lidské stránky jsem zastáncem slušného a adresného jednání všech vedoucích zaměstnanců se zaměstnanci a jejich práv, v případě řešení sporů s maximální snahou o kompromis všech zúčastněných stran. Mým krédem vždy bylo a bude „spokojený zaměstnanec je dobrý a loajální zaměstnanec“. Myslím, že z mé každodenní práce znám aktuální problémy a nedostatky, které je potřeba řešit, a to ať už z pozice řadového zaměstnance či z pozice vedoucího skupiny.

IVAN HORNA (58 let)

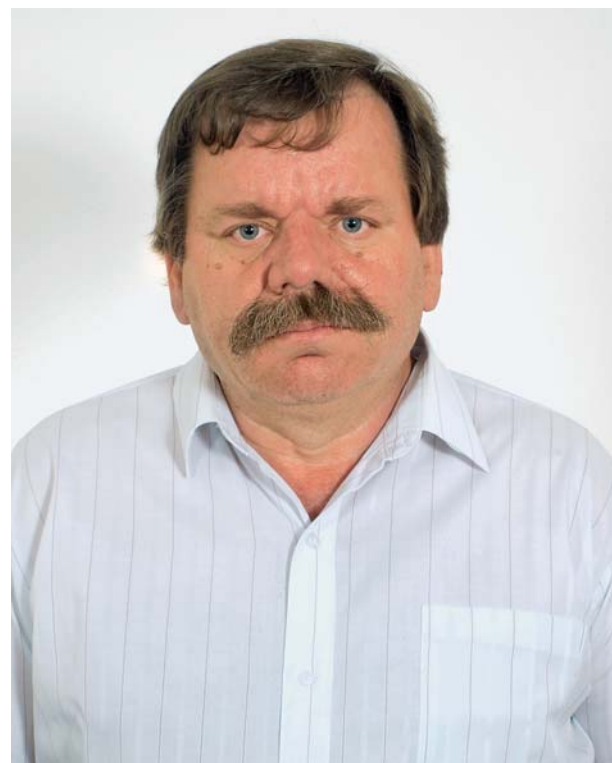
Pan Ivan Horna se narodil v roce 1960. Je ženatý, má dva syny, jeho bydlištěm je Ctiboř u Tachova.

Je zaměstnancem společnosti ČD Cargo, a.s., s pracovním zařazením v PJ Ústí nad Labem, kde pracuje jako vedoucí posunu. V současnosti je dlouhodobě uvolněn pro výkon funkce tajemníka pro ČD Cargo v prezidiu Federace vlakových čet.

Jako kandidát do dozorčí rady byl navržen Federací vlakových čet.

» Můžete krátce zdůvodnit svoji kandidaturu?

Pro kandidaturu jsem se rozhodl poté, co jsem byl navržen svou odborovou organizací Federace vlakových čet, ve které působím ve funkci tajemníka pro ČD Cargo v jejím prezidiu. Jsem přesvědčen, že zastoupení zaměstnanců v dozorčí radě je klíčový mechanismus pro udržení sociálního smíru v rámci podniku, neboť garantuje zaměstnancům účast na kontrole nejdůležitějších procesů podniku, především pokud se jedná o personální a hospodářské otázky. V neposlední řadě je účastí zaměstnanců na činnosti dozorčí rady zajištěn přístup k informacím, které mají přímý dopad na jejich pracovní život. Mám za to, že mé více než třicetileté působení v nákladní dopravě a posunu, letitý výkon funkcí v odborové organizaci na různých stupních a především mé aktivní působení při kolektivním vyjednávání o kolektivní smlouvě ČD Cargo v posledních několika letech tvoří souhrn zkušeností, které mi umožňují být kompetentním zástupcem zaměstnanců v dozorčí radě, který bude slyšet a který je schopen v záplavě agendy identifikovat rizika pro zaměstnance a zasadit se o jejich minimalizaci.



» Proč by Vás měli zaměstnanci volit?

Hodlám využít svých dosavadních zkušeností k zajištění co nejtransparentnějšího přístupu podniku vůči zaměstnancům. Hlavním úkolem zástupce zaměstnanců v dozorčí radě je zprostředkovávat zaměstnancům jejich legitimní právo na pravdivé a přesné informace. Jelikož jsem v minulosti zaregistroval určité rezervy v této oblasti, tak se hodlám zaměřit na to, aby všechny odborové centrály a jejich prostřednictvím i zaměstnanci obdrželi pravdivé, úplné a přesné informace, na které mají nárok.

Současná personální situace se může jevit jako obtížná pro zaměstnavatele a příznivá pro zaměstnance. Je vytvářen tlak na zatraktivnění práce u ČD Cargo a na nábor nových zaměstnanců. Práce však musí být zatraktivněna nejen pro nově nastoupivší zaměstnance, zatraktivňující opatření, především v oblasti odměňování, se musí vztahovat i na zaměstnance stávající. Hodlám promítnout své zkušenosti z kolektivního vyjednávání a detailní znalosti kolektivní smlouvy do výkonu kontrolních pravomocí dozorčí rady a tím vyvinout tlak na další zlepšování pracovních podmínek zaměstnanců.

ANETA MIKLÁŠOVÁ (30 let)

Aneta Miklášová vystudovala Právnickou fakultu Univerzity Palackého v Olomouci, kde získala titul magistr. V roce 2012 začala pracovat na Ministerstvu vnitra, odkud následně přešla do ad-



vokátní kanceláře, kde zajišťovala kompletní právní správu pohledávek pro významné české klienty. V roce 2014 nastoupila na základě výběrového řízení na odbor právní a compliance společnosti ČD Cargo, a.s., kde dodnes pracuje jako podnikový právník.

Aneta Miklášová pochází z moravské vesnice Strání – Květná, odkud se přestěhovala do Prahy – Hostivař, kde žije se svým přítelem. Budete-li mít zájem Anetu Miklášovou oslovit, lze ji kontaktovat na: www.facebook.com/Aneta.Miklasova.official

» Můžete krátce zdůvodnit svoji kandidaturu?

Jak se již někteří kolegové mohli dočíst z mého profilu, zastávám názor, že zaměstnanci mají právo se účastnit na vedení, respektive kontrole společnosti. Jsem přesvědčená, že se tímto způsobem dosáhne lepší komunikace mezi vrcholným

managementem společnosti a jejími zaměstnanci, což je také jeden z hlavních nástrojů, jak zajistit zájmy a práva zaměstnanců. Dále jsem toho názoru, že kromě zastoupení zaměstnanců by každá dozorčí rada společnosti měla být složena z odborníků, zejména z oboru předmětu podnikání dané společnosti, ekonomické a finanční sféry a právního oboru, přičemž aktuálně v dozorčí radě ČD Cargo, a.s., zástupce z oboru právního schází.

» Proč by Vás měli zaměstnanci volit?

Předně bych chtěla uvést, že jsem v aktivním výkonu svého zaměstnání a svou práci odvádím zodpovědně a pečlivě. V případě mého zvolení za člena dozorčí rady tak budu přistupovat i k výkonu této funkce. Jako člen dozorčí rady ČD Cargo, a.s., budu podporovat veškeré návrhy, které budou v zájmu zaměstnanců, a které povedou ke zlepšení postavení zaměstnanců, a to jak z hlediska pracovního prostředí, tak finančního. Nejenže jsem kolegyní všech zaměstnanců ČD Cargo, a.s., jsem navíc také právníkem, to znamená, že bych do tohoto kolektivního orgánu, kterým dozorčí rada je, chtěla vnést více právního povědomí, a aby kroky, které tento orgán, respektive společnost, učiní, byly v souladu s právními předpisy.

RADEK NEKOLA (54 let)

Radek Nekola je absolventem Středního odborného učiliště technického Praha a Střední dopravní školy Praha, obor řízení provozu. V roce 1981 nastoupil na tehdejší Československé státní dráhy, kde v DKV Ústí nad Labem pracoval jako mechanik motorových vozidel.

Od 1. 12. 2007 je zaměstnancem ČD Cargo, a.s., a je uvolněn pro výkon funkce předsedy Podnikového výboru Odborového sdružení železničářů ČD Cargo, a.s. Současně vykonává i funkci místopředsedy OSŽ.

» Můžete krátce zdůvodnit svoji kandidaturu?

V mém případě se jedná o obhajobu funkce člena dozorčí rady ČD Cargo, a. s., kde jsem již od počátku vzniku společnosti. Již několikrát jsem musel vysvětlovat nově jmenovaným členům dozorčí rady valnou hromadou, ale i novým členům vedení společnosti předchozí rozhodnutí a strategická směřování dozorčí rady, které byly přijaty a jejich revidování by přímo ohrožovalo nastartovanou restrukturalizaci firmy. Za celé své volební období jsem nebyl nikdy spojován s žádnými kauzami, které byly medializovány a vyšetřovány. Také proto, že nejsou ještě dokončeny všechny projekty, které jak věřím, posunou naši firmu do ještě silnější pozice na evropském trhu. I proto, že jsem členem největší odborové organizace působící u naší firmy.



» Proč by Vás měli zaměstnanci volit?

Moje předchozí zkušenosti v dozorčí radě jsou umocněny tím, že jsem s ČD Cargo, a. s., prošel i krizový stav, kdy se museli na jednáních dozorčí rady přijímat důležitá existenční rozhodnutí k udržení naší firmy doslova při životě, myslím si, že naše přijaté kroky byly správné ku prospěchu většiny zaměstnanců. Během všech jednání dozorčí rady jsem vždy usiloval o vyváženost mezi rozvojem ČD Cargo, a. s., a benefity zaměstnanců. A věřte tomu, že tato rozhodnutí nejsou vždy jednoduchá. ČD Cargo, a. s., vykročilo správným směrem a rád bych tento směr v budoucí dozorčí radě udržel. OSŽ vytvořilo tým, kde jsou dva noví kandidáti na členy dozorčí rady, rád bych jim předal své zkušenosti, spojené s fungováním dozorčí rady.

JIŘÍ ŠAFAŘÍK (58 let)

Pan Jiří Šafařík se narodil v roce 1960. Je ženatý, má dvě děti. Jeho bydlištěm je městyš Sovínky v okrese Mladá Boleslav.

Je zaměstnancem společnosti ČD Cargo, původně ČSD od roku 1978, s pracovním zařazením v PJ Praha jako strojvedoucí. V současné době je dlouhodobě uvolněn pro výkon funkce člena prezidia odborové organizace Federace strojvůdců ČR.



Jako kandidát do dozorčí rady byl navržen Federací strojvůdců ČR.

» Můžete krátce zdůvodnit svoji kandidaturu?

Se železnici jsem spojil doslova celý svůj profesní život. Už za rok to budou čtyři desetiletí, co pracuji na železnici, přitom zaměstnancem národního nákladního dopravce ČD Cargo jsem od jeho vzniku na sklonku roku 2007. Opravdu mi záleží na tom, aby tato firma dobře prosperovala. A když tomu tak bude, nepochybuji, že z toho budou mít prospěch i jeho zaměstnanci. Dobré pracovní, sociální a mzdové podmínky, o to nám přeje všem jde. A jako člen dozorčí rady bych k tomu jistě také mohl významně přispět.

» Proč by Vás měli zaměstnanci volit?

Jako strojvedoucí, tedy zaměstnanec v nosné provozní profesi,

vím, co je to odpovědnost. Se stejnou odpovědností a důrazností jsem samozřejmě připraven hájit zájmy **VŠECH** zaměstnanců ČD Cargo, pokud mi k tomu při nastávající volbě dají příležitost. A je tady ještě jeden důležitý moment, který bych chtěl připomenout. Není tomu dlouho, co Federace strojvůdců a šest dalších odborových centrál působících na železnici navrhly změnu volebního řádu, který doposud prakticky znemožňuje, aby v tomto důležitém orgánu nepůsobili jiní zástupci zaměstnanců než ti, které nominovala největší odborová centrála. Tuto zavedenou praxi chceme změnit, bohužel jsme ale prozatím neuspěli a náš návrh byl zaměstnavatelem zamítnut. V případě, že ale voliči o tuto změnu, která nabízí pluralitu a demokratičtější zastoupení v dozorčí radě opravdu stojí, právě prostřednictvím kandidátů, jako jsem já, k tomu mají šanci.

Bc. MARTA URBANCOVÁ (41 let)

Bc. Marta Urbancová absolvovala Střední průmyslovou školu železniční v Šumperku, obor železniční doprava a přeprava. Po maturitní zkoušce v roce 1995 nastoupila jako tranzitér-přípravář v Ostravě, dále pak jako vozový disponent a nákladní pokladník.

Od 1. 7. 2009 je uvolněna pro výkon funkce tajemnice Podnikového výboru Odborového sdružení železničářů ČD Cargo, a.s. V roce 2012 dokončila vysokoškolské vzdělání titulem bakalář na Slezské univerzitě Opava, obor Sociální politika a sociální práce.

» Můžete krátce zdůvodnit svoji kandidaturu?

V ČD Cargo, a. s., jsem od jeho vzniku. Pracovala jsem v provozních funkcích na Moravě a nyní jako tajemnice OSŽ řeším vztahy mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci. Můžu říct, že není vždy jednoduché vysvětlovat našim členům, proč a co vedlo zaměstnavatele k určitým krokům, vše je v ČD Cargo, a. s., spojeno se vším, legislativa, zákony, vyhlášky apod. Chci poznat v širším smyslu, jak podnik funguje, chci porozumět ekonomickým záležitostem. Svou kandidaturu jsem zvažovala také před pěti lety, ale myslím si, že ten správný čas nastal nyní.

» Proč by Vás měli zaměstnanci volit?

Po dobu mé činnosti ve společnosti ČD Cargo, a.s., jsem poznala práci provozních zaměstnanců a při práci odborového funkcionáře jsem měla možnost seznámit se i s prací managementu. Věřím, že mohu svou praxí a znalostmi přispět ke stabilitě ČD Cargo, a. s., a ke zlepšování pracovních podmínek. Záleželo mi na tom, abychom měli spokojené zaměstnance, aby měli odpovídající moderní benefity a aby ČD Cargo, a.s., při plánování myslelo právě na ně. Chci se dále učit a rozvíjet. Ráda bych přispěla k rozhodování a schvalování stanoviska dozorčí rady k předloženým záměrům představenstva společnosti. A v neposlední řadě si myslím, že jako žena můžu vnést do problematiky nový pohled.



Přepravy skeletů skříní pro slovenskou verzi Regiopanterů

V současné době probíhají přepravy skeletů skříní právě vyráběných elektrických jednotek zatím neznámého řadového označení pro slovenského státního dopravce Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK).

Tato vozidla v celkovém počtu pětadvaceti kusů a v celkové hodnotě 160 milionů eur (v přepočtu asi 4,1 miliardy korun) dodává konsorcium firem Škoda Transportation a slovenské ŽOS Trnava. Obě firmy uspěly v dosud největším tendru svého druhu od

vzniku slovenského státního dopravce, když ve veřejné soutěži konsorcium porazilo významného evropské výrobce této kategorie vozidel, švýcarskou společnost Stadler Bussnang.

Tyto jednotky určené pro regionální dopravu budou během dvou let dodány ve dvou verzích, a to kratší s délkou 80 metrů a s kapacitou 247 míst k sezení a v delší verzi s 343 místy k sezení. Skupina Škoda Transportation dodávala elektrické jednotky ZSSK již v minulosti. Šlo o patrové dvousystémové jednotky řady 671 (konstrukčně

vycházejících z CityElefantů řady 471 ČD) nebo nemotorové patrové soupravy Push-Pull podobného provedení, částečně dodané se dvěma lokomotivami řady 381.

Jedná se o moderní dvousystémové jednopodlažní elektrické jednotky, které jsou určeny pro provoz na regionálních tratích s rozchodem 1 435 mm a trakčním napětím 3 kV stejnosměrných nebo 25 kV/50 Hz. Instalovaný výkon 6x 340 kW umožňuje maximální rychlost 160 km/h a vynikající dynamiku jízdy. Skříně vozů jsou vyrobeny z hliníkových slitin, interiér je koncipován jako otevřený bez příček a průhledem přes celý vlak. Plně klimatizovaný prostor pro cestující je vybaven pohodlnými sedadly, k dispozici jsou zásuvky 230 V pro práci na PC, audiovizuální informační systém a lokální síť WiFi umožňující cestujícím přístup na internet. V prostoru pro cestující jsou vyhrazeny multifunkční oddíly pro imobilní cestující, přepravu kočárků a jízdních kol. K dispozici jsou odkládací police pro přepravu rozměrných zavazadel.

ZSSK nasadí nově objednané soupravy na tratě v okolí Žiliny. První soutěž na dodávku vlakových jednotek ZSSK v roce 2016 zrušila po výtkách Evropské komise ohledně podmínek



Fotografie zachycuje přepravu skeletu 5. září 2018 v železniční stanici Kolín.

tendru. Nový tendr dopravce vypsali loni v dubnu. Momentálně probíhá hrubá stavba prvních jednotek, která se částečně odehrává v dílnách PARS nova Šumperk, které patří do skupiny Škoda Transportation. Zde vyrobené skelety skříní jsou poté odesílány k dokončení v Plzni, do dílen MOVO v blízkosti plzeňského hlavního nádraží, a to naložené na voze Res. Ten je doplněn ochrannými dvounápravovými vozy řady Knps, jedním na každé straně, nutnými z důvodu přesahu délky vozové skříně přes vůz Res. Skelet je z důvodu ochrany před možným poškozením během přepravy zabalen do ochranné fólie a kromě toho je pro přepravu tohoto nestandardního a nadrozměrného nákladu stanovena zvláštní trasa Šumperk – Zábřeh na

Moravě – Česká Třebová – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horažďovice předměstí – Plzeň Hlavní nádraží – Plzeň jižní předměstí, tedy zcela se vyhýbající Praze.

Počátkem září byl takto přepraven první ze skeletů, a to tradičně jako vozová záležitost běžnou vlakotvorbou ČD Cargo bez nutnosti vypravovat zvláštní vlaky mimo tento systém. Po komplekci bude skříní přepravena do Zvolena k dokončení. Ze Šumperka byla druhá skříní do Plzně vypravena 19. září, a to stejným způsobem jako skříní první. Spediční celou přepravu zajišťuje k plné spokojenosti zákazníka 100% dceřiná firma ČD Logistics.

Text: Martin Boháč

Foto: Josef Hevera

Historie a současnost kontinentálních železničních přeprav mezi Čínou a Evropou (5)

TRASA ČÍNA – ÍRÁN

V další části našeho cyklu se podíváme na exotičtější verzi spojení Číny a Evropy, respektive Číny a Blízkého východu. Ta je v současné době rozvíjena železničním propojením Číny a Íránu přes středoasijské republiky.

Toto varianta železničního spojení Číny se západem euroasijského kontinentu je zcela nová a provoz na ní byl zahájen v lednu, resp. únoru 2016, kdy byl z Číny do Íránu vypraven úplně první nákladní vlak. Ten byl samozřejmě ložen kontejnery převážejícími různé spotřební zboží a vyjel 31. ledna 2016 z I-wu (Yiwu, Jiwu) ve východočínské provincii Če-ťiang, které je přímými vlaky propojeno i s Českou republikou. Hraniční přechodovou stanicí Injeborun (Incheboron) mezi Turkmenistánem a Íránem dosáhl za 14 dní, odkud po překládce na vozy normálního rozchodu pokračoval do cíle v hlavním městě Íránu, Teheránu, přičemž urazil vzdálenost 10 399 kilometrů. Druhý vlak následoval až 5. září téhož roku, kdy opustil čínskou stanicí Jinchuan jih (Yinchuan South Railway Station) a byl opět ložený kontejnery s různým spotřebním zbožím. Uváděny jsou mechanická zařízení, keramické nádoby, křišťál a příslušenství k automobilům o celkové hodnotě 1,6 milionů amerických dolarů; čistá

hmotnost nákladu byla 560 tun. Třetí, čtvrtý a pátý vlak, opět ložené kontejnery, pak následovaly v rychlém sledu na přelomu let 2016 a 2017. Podle dostupných zdrojů byl výchozí stanicí třetího vlaku dokonce ostrov Chaj-nan (Hainan) v Jihočínském moři a kontejnery musely na železničních vozech ještě trajektem překonat 20 kilometrů široký průliv mezi ostrovem a pevninou. Čtvrtý a pátý vlak pak začaly svou jízdu na severozápadě Číny. Tyto vlaky potřebovaly k dosažení Teheránu vždy

okolo 14 – 15 dní, což je méně než třetina udávané doby potřebné k námořní přepravě mezi oběma zeměmi. Kontejnery byly naloženy automobilovými součástkami a náhradními díly k automobilům blíže neuvedených značek, domácími spotřebiči a textilem, tedy obvyklým čínským exportním sortimentem.

K realizování celé této trasy bylo třeba mimo jiné vybudovat mezinárodní železniční spojení mezi středoasijskými republikami, především mezi Kazachstánem a Turkmenistánem. To bylo postupně uvedeno do provozu v letech 2014 a 2015 a délka železnice mezi Ka-

zachstánem a Íránem dosáhla více než 900 kilometrů. Vybudování spojení předcházela řada trojstranných mezinárodních jednání mezi Íránem, Kazachstánem a Turkmenistánem, která vyústila v konečnou dohodu mimo jiné na vytvoření jednotného íránsko-turkmenisko-kazašského nákladního železničního tarifu.

Vlaky jedoucí touto trasou byly zatím vždy naloženy zbožím pro íránský trh, nicméně snahou a ambicí IRIR (Islamic Republic of Iran Railways, Železnice Íránské islámské republiky) je stát se i tranzitní železnicí ve směru Blízký východ a především Evropa. Tomuto záměru ovšem stojí v cestě řada překážek, a to kromě technických, popsaných již v minulých dílech našeho seriálu, mezi něž patří především obtížný průjezd nákladních vlaků přes Turecko, též překážky politické. Ty jsou dány komplikovanými vztahy Íránu s okolními státy a nestabilní pozicí této islámské republiky v celém mezinárodním společenství. Proto není náhodou, že nejvíce se v tomto projektu angažuje čínská strana, která na světové scéně rozehrává ambiciózní hru s cílem získat vliv v Asii, Africe a samozřejmě Evropě.

Jiným příkladem silného čínského vlivu na (nejen) íránskou železniční infrastrukturu je modernizace 926 kilometrů dlouhé tratě z Teheránu do Mašhadu ležícího na severovýchodě země v těsné blízkosti hranice s Turkmenistánem, kam z této trati odbočuje přeshraniční trať k hraničnímu přechodu Sarakhs (Sarakhs). Čína na tuto

akci poskytla v prosinci 2017 úvěr ve výši 1,7 miliardy amerických dolarů, za které by mělo dojít k elektrizaci této dvojkolejné tratě a zvýšení rychlosti (osobních) vlaků ze stávajících 160 km/h až na 200 km/h. Akci zastřešuje čínská společnost China National Machinery Import and Export Corporation (CMC) a dodavatelem stavebních prací je pak íránská společnost MAPNA Group. Oficiální íránské prognózy uvádějí, že roční kapacita v úvodu zmíněné tratě přes Injeborun by v příštích letech měla dosáhnout až 15 milionů tun zboží, a tratě přes Sarakhs pak další 2 miliony tun.

Tyto přepravy by samozřejmě nebyly možné bez dostatečné kapacitního a vhodně položeného intermodálního terminálu. Takový je postupně od roku 2016 budován v blízkosti Teheránu, a to íránsko-švýcarskou společností Perse Transport Bar, a nese název Aprin Dry Port. Je napojen na celou íránskou železniční síť a kromě popísaných vlaků z Číny by měl též být výchozí a cílovou stanicí kontejnerových vlaků do a z přístavu Bandar Abbás, kterými by kontejnery měly být dle severoamerického vzoru přepravovány v tzv. doublestackingu, neboli ve dvou vrstvách na sobě.

Jak je vidět, je Čínou Írán považován za velmi strategického partnera a pevnou součástí Nové hedvábné stezky, ovšem je otázka, jestli se tato její větev v budoucnu nějak významně prosadí i v přepravách do a z Evropy.

Martin Boháč



Slavnostní příjezd sedmého vlaku z Číny do Íránu loženého padesáti 40' kontejnery 2. června 2018. V čele je diesellová lokomotiva IRIR severoamerické produkce.

Foto: IRR

Železnice v Evropě 19. díl (Řecko)

První železniční trať v Řecké republice byla uvedena do provozu v roce 1869, 12 let od zahájení výstavby a 34 let od naplánování záměru. Jednalo se o 8,8 km dlouhý úsek spojující přístav v Pireu s hlavním městem Athény. V roce 1895 byla tato trať elektrifikována stejnosměrnou trakcí 600 V. Počátkem osmdesátých let 19. století se střetly dvě rozdílné koncepce rozvoje řecké železniční sítě. První prosazovala rozvoj standardního rozchodu 1 435 mm s cílem učinit z Řecka klíčovou tranzitní zemi při výměně zboží mezi Evropou a Indií/Asií. Druhá vítězná koncepce se zaměřila na rozvoj železnice jako prostředku domácího rozvoje.

Za tím účelem byl vybudován převážně úzkorozchodný (1 000 mm), levnější a z větší části izolovaný systém. Výjimkou pak byla dlouhé roky budovaná, teprve v roce 1918 zcela zprovozněná, 506 km dlouhá trať standardního rozchodu propojující Athény s druhým největším řeckým městem Thessalonikí (Soluň). V roce 1971 byla založena Helénská železniční organizace (OSE), která převzala Helénské státní dráhy. Od tohoto momentu byly řecké železnice rozsáhle modernizovány a elektrifikovány. V prosinci 2005 byla z OSE vyčleněna osobní a nákladní doprava do společnosti TrainOSE S.A., jež však byla stále ze 100 % vlastněná společností OSE. V lednu 2007 se pak TrainOSE stala zcela nezávislou státní společností a to až do své privatizace v roce 2017. 18. ledna 2017 koupily za 45 milionů eur řeckého státního dopravce TrainOSE Italské státní dráhy.

Celková délka provozované řecké železniční sítě činí 2 265 km, přičemž 80 %, tj. 1 812 km, je standardního rozchodu, zbytek pak úzkorozchodný (již zmiňovaný rozchod 1 000 mm). Elektrifikovaných tratí (25 kV, 50 Hz) je téměř 34 %, což představuje 764 km. Nejdůležitější tratí je stále hlavní trať z Athén do Thessalonik. V letošním roce byly některé úseky modernizovány (včetně nového trasování) a elektrifikovány (235 km). Přesto však na celé trati stále zůstává úsek bez elektrické trakce (Lianokladi – Domokos, 106 km). K zajímavostem na hlavní trati patří i nejdelší řecký a též balkánský tunel zvaný Kalidromou. Jeho délka činí 9 038 m a výstavba trvala 16 let. V současné době cesta vlakem mezi dvěma největšími řeckými městy trvá přibližně 5 hodin a 20 minut a je zajišťována 6 páry vlaků denně.

Modální podíl železnice v Řecku, z pohledu celkových přepravených tunokilometrů, byl dle Eurostatu v roce 2014 pouhých 1,7 %. Současné od-



Posun v Athénách

Foto: GianniosB, www.railpictures.net

borné publikace dokonce hovoří jen o mizivých 0,3 %. V roce 2014 bylo po železnici přepraveno 538 milionu tunokilometrů zboží. V osobní dopravě ve zmiňované době bylo přepraveno 1,4 miliardy osobokilometrů.

Jak již bylo uvedeno, 18. ledna 2017 byly TrainOSE prodány FS. Tato transakce byla dokončena 14. září 2017. Skupina FS patří k největším evropským dopravcům. V roce 2016 přepra-

Rail Cargo Group (podíl 49 %) a společnosti Goldair Cargo (51 %). Řecko je již jedenáctou zemí, v níž rakouský státní dopravce působí jako železniční dopravce. Pilotní červnová přeprava se uskutečnila v okolí Soluně. Červencová pak již prověřila trasu Thessaloniki – makedonská státní hranice (Eidomeni). Podle plánu RCLG by ke konci roku 2018 jen na této poslední jmenované trase měly být vypravovány dva

Investments a francouzská Terminal Link SAS.

Přístav Pireus patří mezi deset největších přístavů na kontejnerovou dopravu v Evropě. Ročně přepraví asi 8 milionů cestujících a přes 4,1 mil TEU. Napojení kontejnerového terminálu na železnici v roce 2014 umožnilo propojení se státy Střední Evropy. V České republice je známá přeprava pro pardubickou pobočku tchajwanské společnosti Foxconn. Kontejnery naložené v jednom z čínských výrobních závodů jsou po své cestě po moři přeloženy v Pireu na vlak, který je přes Makedonii, Srbsko, Maďarsko a Rakousko dopraví až do Pardubic.

Michal Vítěz



Nový dopravce na řeckých kolejích – Rail Cargo Logistics Goldair

Foto: Artemis Klonos, www.railpictures.net

vily TrainOSE 15,6 milionu cestujících (z toho 10,1 milionu příměstskými vlaky) a 1,1 milionu tun zboží. Ve společnosti TrainOSE pracuje 640 zaměstnanců, celkový vozový park dosahuje 1 160 kusů vozidel. Manažer infrastruktury společnost OSE pak zaměstnává přibližně 1 400 pracovníků.

Až do letošního roku nebyla v železniční nákladní dopravě Řecké republiky konkurence. Prvenství si připsala společnost Rail Cargo Logistics Goldair (RCLG), společný podnik skupiny

až tři vlaky denně. Další plány uvádějí denní vnitrostátní spojení Athén a Soluně, respektive státní hranice na severu a novým logistickým centrem Thriassio, umístěným západně od Athén. Podle zpráv mají dva partneři spojení v RCLG během příštích pěti let investovat do RCLG 20 milionů eur. Třetím, ale v tuto chvíli potenciálním železničním nákladním dopravcem působícím v Řecku, je společnost Piraeus Europe Asia Rail Logistics (PEARL). Vlastníkem PEARL je šanghajská státní rejdářská společnost COSCO, která od srpna 2016 vlastní 51 % podíl v přístavu Pireus.

Řecko bylo k privatizaci části státního majetku donuceno pod tlakem svých evropských partnerů, kteří jí podmiňovali poskytnutí finanční pomoci. V únoru 2018 schválil řecký parlament prodej většinového podílu v soluňském přístavu. Majitelem koncese na provoz druhého největšího přístavu v zemi se až do roku 2051 stalo za 232 milionů eur mezinárodní konsorcium South Europe Gateway Thessaloniki. Členy konsorcia, které má v držení 67 % akcií, jsou německá společnost Deutsche Invest Equity Partners, řecko-ruská Belterra

Ze zahraničí

POLSKO

Nová hedvábná stezka je pro Polsko prioritou

Polské PKP Cargo investuje do svých služeb a reaguje tak na rostoucí objemy železniční nákladní dopravy mezi Evropou a Asií. Přibližně 250 milionů eur ročně je věnováno tomu, co společnost zvolila jako proaktivní přístup. PKP Cargo vlastní všechny hraniční terminály v Polsku. To zahrnuje také hraniční přechod Malaszewicze-Brest, spojující Polsko a Bělorusko. Jde o nejpopulárnější hraniční přechod na Nové hedvábné stezce. Za čtyři až pět let má být kapacita na tomto terminálu čtyřnásobná. Dle tvrzení dopravce je zde ale i dnes cca 40 % volné kapacity. Jiný názor mají spediční firmy, které Malaszewicze považují za úzké hrdlo.

NIZOZEMSKO

Testy autonomních vlaků

V listopadu bude na nizozemské trati Betuweroute prováděno testování autonomních nákladních vlaků. Zkoušky na vyhrazené nákladní lince v Nizozemsku se týkají automatického provozování vlaků, při nichž se testuje automatizace úrovně 2. To se nazývá GoA2, tedy stupeň stupně automatizace 2 (Grade of Automation level 2). Vlak pracuje zcela autonomně na úrovni 4. Na programu jsou experimenty s GoA2, kdy vlak přebírá část úkolů strojvedoucího. Strojvedoucí dohlíží na jízdu a může v případě potřeby zasáhnout.

Zuzana Kovačová

ČD Cargo navázalo obchodní kontakty v Íránu

Ve dnech 2. – 3. října 2018 se v Teheránu, hlavním městě Íránu, konala konference OSŽD se zaměřením na nákladní dopravu, především pak na potenciál euroasijských přeprav.

Na jednání, kterého se zúčastnil rovněž íránský ministr dopravy, se hovořilo o perspektivách rozvoje kontejnerových přeprav, interoperabilitě a dalších zajímavých tématech. ČD Cargo na tomto fóru zastupoval člen představenstva pan Bohumil Rampula

a manažerka pro přepravy East/Asia paní Liliana Krutonog. Ta také všechny přítomné ve své prezentaci seznámila nejen se základními údaji o naší společnosti, ale především o našich úspěších a připravovaných projektech týkajících se přeprav po nové Hedvábné stezce. Zástupci ČD Cargo navázali kontakty s Íránskými železnicemi, jejichž viceprezident deklaroval zájem o navázání přímé spolupráce při přepravách z/do zemí Evropské unie.

Michal Roh

Personální oddělení odpovídá

Musím zaměstnavateli hlásit změnu bydliště?

Ano, musíte. Zaměstnavatel má totiž z platné legislativy v oblasti osobních údajů nebo rodinných poměrů stanoveny zákonné povinnosti vyplývající z právních předpisů a pracovněprávního vztahu, a tak je i zaměstnanec povinen bez zbytečných průtahů oznámit příslušnému personálnímu pracovišti změny těchto údajů.

Takovými změnami jsou např.:
• sňatek, registrované partnerství, rozvod, zrušení registrovaného partnerství, úmrtí manžela (manželky), registrovaného partnera nebo druha,

- změna trvalého pobytu nebo doručovací adresy,
- zdravotní postižení nebo změna pracovní schopnosti,
- přiznání starobního, vdovského nebo invalidního důchodu,
- změny v údajích, které mají význam pro snížení daně z příjmů ze závislé činnosti – např. narození dítěte, ukončení studia dítěte – viz vazba na předchozí dotaz,
- příslušnost ke zdravotní pojišťovně nebo změnu této příslušnosti, a to neodkladně, aby nedošlo ze strany zaměstnavatele k chybným odvodům a návažnému vymáhání vyměřeného penále po zaměstnanci.

Věra Drncová



Smíšený úzkorozchodný vlak dopravce OSE Helénské dráhy vjíždí do stanice Asea.

Foto: Chris Zacharis, www.railpictures.net

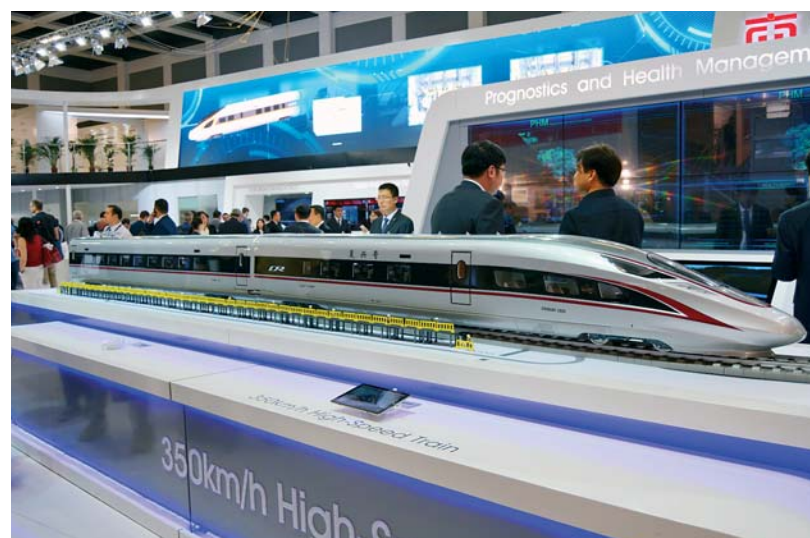
Veletrh Innotrans 2018

Každý sudý rok v září hostí Berlín událost evropského nebo spíše světového významu, veletrh Innotrans. Letošní ročník proběhl ve dnech 18. – 21. září v obvyklých prostorách na berlínském výstavišti v západní části města a jako vždy byla celá akce rozdělena na dvě části. První v krytých halách se stánky jednotlivých vystavovatelů a druhá na venkovní ploše, na níž byla vystavena kolejová vozidla snad ze všech oborů nějak souvisejících s kolejovou dopravou, železniční i městskou.

Euro Dual firmy Stadler je asi první plnohodnotná lokomotiva závislé i nezávislé trakce na světě, neboť „pod trojeji“ (na střídavých systémech) poskytuje výkon až 7 MW a při pohonu dieslovým motorem pak 1 800 kW, ale udávány jsou až 3 MW. Lokomotiva je pochopitelně šestnápravová a dlouhá přes 23 m a představuje zajímavé univerzální řešení trakce pro velkou část evropské sítě. Vystavený stroj je určen pro německého dopravce HVLE. Druhou lokomotivu je Smarton firmy Siemens, což je zjednodu-

turecká lokomotiva DE 11000 pro TCDD výrobců Tülomsaş a Aselsan. Dále zde bylo zastoupené i české CZ Loko nebo čínský výrobce CRRC.

V oboru nákladních vozů byly vystaveny tři zajímavé novinky. Nákladní vůz s obchodním názvem TRANSANT vyvinutý ve spolupráci rakouského Rail Cargo Group a železáren voestalpine. Jedná se prakticky o čtyřnápravový rám velmi subtilní pevné konstrukce umožňující výrobu v různých délkách a upevnění různých nástaveb pro celou řadu přepravovaného zboží; jedná se tak o jinou variantu vývojového trendu oddělení pojezdu od ložného prostoru, kterou již před lety nastoupila rakouská firma Inno-freight. Na vystaveném voze byla upevněna plachtová nástavba, která by měla být alternativou ke konvenčním vozům řady Habilns. Zmíněný Inno-freight zde představil novou variantu svého dvojdielného InnoWagonu, tentokrát v provedení 2x30' pro přepravu



Stánek čínské firmy CRRC, která se zabývá výrobou komponent i celých železničních vozidel.

schváleným dodavatelem pro DB. Dále to byl InnoWagon vystrojený nástavbami pro přepravu dřeva ve skandinávském profilu, který byl vystaven již na ložském veletrhu Transport Logis-

pro přepravu automobilů nebo svitků plechu, vybavených různými konstrukčními novinkami, především z oblasti telematiky, umožňujícími online sledování různých parametrů vozů v každodenním provozu. Mezi výrobci byla zastoupena slovenská Tatravagonka Poprad, která se postupně stává jedním z největších evropských výrobců nákladních vozů.

Vnitřní část veletrhu byla zaplněna stánky zástupců průmyslu a obchodních firem z oboru. Nepřehlédnutelnou byla silná a velkolepá účast čínských firem, reprezentovaných velkými a efektními stánky. Své místo zde měly i firmy zabývající se výrobou a dodávkami moderních komunikačních a telematických technologií, ETCS s též i autonomních řídicích systémů. Ty byly na volné ploše zastoupeny jediným skutečným „3D“ exponátem, kterým byl autonomní miniautobus firmy Lohr.

Každopádně lze říci, že letošní ročník veletrhu Innotrans opět potvrdil význam události udávající trendy, i když se zde neobjevila žádná revoluční novinka. Možná právě naopak, právě díky tomu je vidět, kam se bude vývoj na evropských kolejích v příští době vyvíjet. Spíše evoluční než revoluční cestou.

Text a foto: Martin Boháč



Euro Dual Stadler v obležení návštěvníků veletrhu

Letošní ročník se nenesl v duchu žádného zásadního tématu ani na něm nebyla představena žádná převratná novinka, ani z osobní ani nákladní dopravy. To ovšem neznamená, že by veletrh nebyl zajímavý a přínosný. Venkovní ploše jako vždy dominovala vozidla pro osobní dopravu, a jak je již tradiční, byl tento segment zastoupen většinou jen jednotkami pro městskou (metro pro Glasgow, berlínský Sbahn), příměstskou a dálkovou dopravu. Mimo jiné zde byla zastoupena i plzeňská Škoda se svojí lokomotivou řady 102 a jednotkou pro

šený (a tím pádem i relativně levný) Vectron, a to pouze pro nákladní dopravu a pouze pro systém 15 kV/16,7 Hz. Tím (a dalšími zjednodušeními) je jeho využití omezeno sice jen na Německo, což i tak pro výrobce skýtá významný obchodní potenciál, neboť Německo představuje největší trh liberalizované železniční dopravy v Evropě vůbec. Třetím strojem byl Vectron Dual Mode, tedy opět elektrický a motorový, ale vystavený zde jen v podobě interaktivního modelu. Objednáván bude moci být od konce letošního roku a to zatím pouze



Rakouský vůz TRANSANT s plachtovou nástavbou

těžších nákladů. Proto byla jedna jeho polovina vystrojena nástavbou pro přepravu svitků plechu a druhá polovina nádržkovou nástavbou pro přepravu kalů, a to včetně armatur pod vozem. Třetí novinkou bylo oprášené, již starší řešení přeprav konvenčních návěsů po železnici pomocí košů instalovaných v běžných kapsových vozech, což je novinka oproti starším řešením, která vyžadovala vůz zvláštní konstrukce. Tyto vyjímatelné koše – pod obchodním názvem Nikrasa – umožňují vertikální překládku silničních návěsů neupravených pro takovou manipulaci a představují tak zajímavou cestu, jak zpřístupnit železniční přepravu návěsů autodopravcům, kteří z různých důvodů nechtějí nebo nemohou investovat do intermodálních technologií. Vystavený vůz patří italské Mercitalia Intermodal a je provozován její dceřinou firmou TX Logistik v transalpském tranzitu. Tato firma je výhradním provozovatelem této technologie.

Vystavena zde byla samozřejmě celá řada dalších vozidel, mezi něž patřil i prototyp kontejnerového vozu řady Sggrs ruské vagonky United Wagon Company (UWC). Ta by se s tímto typem vozů chtěla prosadit na evropském normálněrozchodném trhu; prvním krokem je její nedávná certifikace

tic v Mnichově, různé kotlové vozy, částečně i z produkce lounského Legiosu, vozy pro přepravu svitků plechu, pro přepravu dřeva, pro intermodální přepravu, pro přepravu automobilů, pro přepravu zboží vyžadujícího ochranu před povětrnostními vlivy, atd. DB Cargo prezentovalo několik svých vozů různých typů, mimo jiné



Kapsový vůz vybavený košem pro přepravu návěsů systému Nikrasa

bavorský München-Nürnberg-Express. A nově se zde letos objevily i elektrobusesy.

Nákladní doprava byla zastoupena jak lokomotivami, tak samozřejmě nákladními vozy různých typů, konstrukcí a využití. Mezi čistě nákladní traťové lokomotivy patří jen tři z vystavených, dvě ve skutečném provedení a jedna v interaktivním modelu.

ve verzi pro Německo, tedy stejně jako výše popsany Smarton.

Trojici traťových lokomotiv doplňoval Vectron MS (MultiSystem) pro ÖBB, což je ale univerzální verze této lokomotivy vhodná spíše pro rychlou dálkovou osobní dopravu. Dále zde bylo vystaveno několik posunovacích lokomotiv, někdy i s hybridním pohonem. Sem patřila i poněkud exotická

Foto měsíce



Pan Vlastimil Hybrant nám zaslal velice působivý snímek pořízený při **noční vlakové show**, která se konala v rámci Národního dne železnice v Českých Budějovicích. Výběr říjnové fotografie měsíce byl proto jasnou volbou.