Cargovák
12
2017
Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Malé předvánoční zamyšlení

Dlouho jsem přemýšlel, zda úvodní sloupek posledního letošního Cargováku zaplnit klasickým zamyšlením nad kouzlem Vánoc, ale nakonec jsem se v duchu vrátil zpět na 216. Žofínské fórum, o němž jsme psali v předcházejícím čísle.

Zatímco předseda představenstva ČD Cargo, pan Ivan Bednárik, na tomto diskuzním fóru zcela pragmaticky představil vizi moderního železničního nákladního dopravce 21. století a představil, jak naše společnost využívá příležitosti, které současná situace na trhu nabízí, většina ostatních prezentujících se zabývala hodně vzdálenými vizemi vysokorychlostních tratí nebo jejich přednášky do rámce fóra příliš nezapadaly. V ostrém kontrastu však bylo vystoupení výkonného ředitele CER, Libora Lochmana. Jeho prezentace mohla mít růžový podklad a je zřejmé, že „naši“ zástupci v Evropě situaci na dopravním trhu vnímají jinak. Řekl bych, že ji vnímají pouze teoreticky. Jinak by nemohli být přesvědčeni o správnosti přijímaných opatření, regulačních balíčků apod. Liberalizace trhu měla napomoci převedení přeprav zboží ze silnice na železnici. Ale v prezentaci pana Lochmana se objevil graf ilustrující zcela opačný trend. „Asi soudruzi z NDR někde udělali chybu“, chce se mi použít citát ze známého filmu.

Z úst předsedy představenstva mateřských Českých drah, pana Pavla Krtka, zazněla informace o nárůstu počtu cestujících. I tuto informaci jsem vnímal poněkud rozporuplně. Jako občan a cestující jsem rád, jako zaměstnanec ČD Cargo se na to dívám trochu jinak. Zaznělo, že se bude navyšovat počet dálkových osobních vlaků, aby byla uspokojena přepravní potřeba. Co to znamená? Další omezení kapacity pro nákladní vlaky, další přesun jízd nákladních vlaků do nočních hodin spojenou s kritikou hlučnosti provozu. Opět těžší podmínky pro naši činnost.

Možná jsem se nechal unést, ale jedno je jisté. O své místo na slunci, resp. na dopravním trhu musí naše společnost tvrdě bojovat a tento boj ji nikdo nijak neulehčuje.

Michal Roh

Přeprava nafty z bavorského Kraillingu do České republiky představovala pro ČD Cargo velice významnou zakázku. Zákazníkovi, kterým byla Správa státních hmotných rezerv, jsme nabídli komplexní zajištění přepravy včetně zahraničního úseku. Ten pro nás realizoval dopravce MWB. 24. listopadu 2017 vstoupil na naše území poslední vlak s naftou. Mířil do stanice Šlapanov. Objektiv fotografa **Michala Roha ml.** jej zachytil v pohraniční přechodové stanici Schirnding s lokomotivami německého dopravce. Insolvenční správce zkrachovalé společnosti Viktoriagrouppe chce nyní naftu vrátit. Povezeme ji tedy zpět?

Jaký byl rok 2017?

Rok se s rokem sešel a opět je tu prosinec – doba vhodná k bilancování. Tentokrát jsem k němu přistoupil poněkud netradičně a každému členovi představenstva a finančnímu řediteli ČD Cargo jsem položil dvě stejné otázky:

1. Jak byste zhodnotil rok 2017? Co se ve Vámi řízeném úseku podařilo realizovat a kde naopak vidíte rezervy?

2. S jakými cíli vstupujete do nového roku?

Bohumil Rampula, člen představenstva odpovědný za úsek obchodu

1. Rok 2017 považuji z pohledu železniční dopravy ve střední Evropě za úspěšný. Došlo ke zvýšení poptávky po železniční přepravě, což v konečném důsledku vedlo k využití veškeré volné provozní kapacity. Jsme v situaci, kdy o získání přepravy nerozhoduje jen cenová nabídka, ale především zajištěná kapacita. Týká se to i naší společnosti, která v současné době při 100% využití své kapacity není schopna 100 % plnit požadavky našich zákazníků.

Velkým pozitivem je fakt, že ČD Cargo se neustále intenzivně rozvíjí. Pokračuje v expanzi na zahraniční trhy prostřednictvím svých dceřiných společností, modernizuje lokomotivní a vozový park dle odsouhlaseného investičního plánu. V roce 2017 neevidujeme ztrátu žádné významné zakázky. Daří se nám uzavírat dlouhodobé kontrakty – příkladem může být přeprava uhlí do Chvaletic v kontejnerech Innofreight, přeprava fosforu atd. Pro rok 2018 máme předjednány

> **„Splnění podnikatelského plánu pro rok 2018 je podmíněno zajištěním dostatečné vozové a lokomotivní kapacity,“ říká Bohumil Rampula, člen představenstva ČD Cargo odpovědný za úsek obchodu.**

další dlouhodobé kontrakty s navýšením garantovaných ročních objemů.

Rezervy vidím v dlouhodobém a krátkodobém plánování přeprav a vozové potřeby. Jsme si tohoto problému vědomi a nyní pracujeme společně s dalšími odbory na projektu „Řízení zákaznických přeprav“ s cílem zajistit informovanost všech složek při realizaci jednotlivých zakázek.

Foto: Michal Roh ml.

2. Splnění podnikatelského plánu pro rok 2018 je podmíněno zajištěním dostatečné vozové a lokomotivní kapacity, to bude náš primární úkol. Chceme nadále pokračovat v rozvoji produktových vlaků typu MalaTrain nebo Dracula, chceme využít poptávky na zřízení nových linek na přepravu návěsů a také využít rozvíjejících se kontaktů s čínskými partnery pro realizaci nových obchodních případů.

Zdeněk Škvařil, člen představenstva odpovědný za úsek provozu

1. Já osobně si nejvíce cením prohloubení spolupráce s obchodem. Obchod dokázal identifikovat prioritní obchodní případy, intenzivně spolupracujeme například se zákaznickým centrem. Je pro mne důležité i to, že se nám podařilo udržet maximální možnou míru operativnosti. Tím nemyslím, že bychom nedodržovali plán nebo grafikon, ale to, že dokážeme flexibilně reagovat na mimořádné události nebo výluky a především na operativní objednávky našich zákazníků.

Pokračování na str. 2

Jaký byl rok 2017?

Dokončení ze str. 1

Provozní výkony realizujeme se stále stejným počtem zaměstnanců. Za úspěch považuji i to, že jsme získali licenci k provozování dopravy v Rakousku a uzavřeli jsme i všechny potřebné smlouvy. Teď už bude záležet na obchodě, které případy zde budeme realizovat. Nyní probíhá výcvik strojvedoucích pro ježdění v Rakousku, na polské tratě už jedenáct vycvičených strojvedoucích máme.

I přes výše uvedená pozitivní slova jsem si vědom rezerv, které vidím především v opravárenství. Zde se potýkáme jak s nedostatkem nových pracovníků například v profesi svářeče, tak i s nedostatkem externích kapacit.

2. Cíl mám jednoznačný, pokrýt obchodní potřebu vozů a provozně zajistit všechny nasmlouvané výkony. Osobně bych chtěl dále zlepšit organizaci odvozu kalamitního dřeva, zde stále vidím velké rezervy. Operativně reagujeme na požadavky odesílatelů, a když se nám podaří zrealizovat svoz zátěže bez problémů, ty nastanou jinde, například v pohraničních přechodových stanicích, kde vlaky předáváme jiným dopravcům.

Martin Šimek, finanční ředitel

1. Jak se říká, čas jsou peníze, proto budu ve svém hodnocení stručný. Rok 2017 hodnotím pozitivně. Stanovili jsme si ambiciózní podnikatelský plán a vcelku se nám ho daří naplňovat. Spokojeni můžeme být i s dceřinými společnostmi. Za svůj úsek pak mohu říci, že díky vysoké profesionalitě, angažovanosti, proaktivnímu přístupu a nasazení se toho podařilo realizovat opravdu hodně, zde patří velké díky všem mým kolegům.

2. Pro rok 2018 máme opět ambiciózní podnikatelský plán, v posledních letech se udělalo mnoho dobré práce, spousta nás jí ale ještě čeká, takže nám přeji hodně úspěchů a i trochu toho štěstí, a ať ČD Cargo právem patří mezi největší a nejlepší ve svém oboru v Evropě.

Ivan Bednárik, předseda představenstva

1. + 2. Odpoveď na obidve otázky zhrňem do jednej. Aký bol rok 2017? Tak ako minulý rok ho môžem charakterizovať rovnako jedným slovom, ako rok „dobrý“. K môjmu úseku? No, to si ma troška pobavil. Je pravda, že nejaký úsek predsedu predstavenstva v organizačnej štruktúre máme, ale k mojej povahe tak nejako patrí, že sa nesústreďujem len na úsek, ktorý priamo vediem. Keď to zjednoduším, za všetkým, čo sa podarilo, si stojím, za všetkým, čo sa nedarí, hľadajte niekoho iného (smiech). K videným rezervám – – za posledné roky sa vrcholové vedenie ČD Cargo vysporiadalo alebo v prítomnosti vysporiadava s každou príležitosťou alebo rezervou, ktorá bola identifikovaná. To je každodenná práca a tej je pred nami skutočne ešte neúrekom. Za zmienku možno stoja dva dlhodobé ciele – etablovať ČD Cargo v EURÓPE, a obnoviť „hardwer“ na EU štandard. Hlavným cieľom je teda udržať nastavený trend, to znamená pokračovať v investíciách do budúcnosti, a zlepšovať celkový kredit našej spoločnosti.

Ivan Bednárik, předseda představenstva **Foto: Michala Bílková**

Na záver by som chcel všetkým kolegyniam a kolegom zaželať príjemné prežitie sviatočných dní, nech doplnia energiu a majú kľud a pohodu, doma, ako aj v práci, a želám tiež, aby rok 2018 bol ešte lepší a krajší ako roky predchádzajúce.

Připravil: Michal Roh

Aktuálně z Chebu

„Není to tak dávno, kdy jsme museli řešit nadbytek lidí a dneska se potýkáme s jejich nedostatkem. Výkony v Chebu totiž mnohonásobně narostly,“, říká Jiří Srp, vedoucí provozního pracoviště Cheb, které od 1. 4. 2013 spadá pod provozní jednotku Ústí nad Labem.

V Chebu končí zásilky železného šrotu z celé republiky, které se zde sestavují do ucelených vlaků, ve kterých jsou odváženy do německých hutí. *„Při příjezdu do Chebu jsou zásilky zváženy, je zajištěno i jejich střežení. A téměř každé ráno od nás odváží dopravce Stahlwerke Thüringen šrotový vlak do hutě v Könitz“*, říká vedoucí Srp. Objemy těchto přeprav ovlivňuje celosvětová situace v hutnictví, ale dá se říci, že se udržují na stabilní úrovni.

Cheb je cílovou a výchozí stanicí pro NEx vlaky z/do Brna a Břeclavi. Jejich zátěž se zde rozřazuje do dalších relací, případně zde zásilky končí. Manipulačními vlaky z Chebu obsluhujeme například Aš, kam vozíme nejen dřevo pro místní pilu, ale nově také betonové prefabrikáty na výstavbu průmyslového parku. Někdy zajíždíme i na lokálku do Lubů, i když bohužel přepravy zde těžených keramických jílů jsou minimální. Avšak rýsuje se zde možnost nové přepravy z úpravny křídy, která vznikla ve Velkém Luhu.

V současné době je v Chebu za 24 hodin běžně rozposunováno 600 vozů.

V Chebu se část dřeva pro příjemce v Německu překládá na nákladní automobily.

Nejvíce je dnes Cheb vytížen zásilkami kalamitního dřeva z Jeseníků a Beskyd. Jen za letošní rok vystoupilo přes Cheb do Německa 224 vlaků se dřevem, v průměru 23 vozů na jeden vlak. *„Pro nás je to velice náročné, neboť část vozů, které k nám přijedou z Moravy, v Chebu zůstává a vykládá se zde ve stanici. Další dřevo si přebírá soukromý dopravce a některé vozy musíme vyřazovat dle jeho požadavků, apod.,“* popisuje situaci v Chebu Jiří Srp.

Po dva listopadové víkendy prošel Cheb další zatěžkávací zkouškou. Společnost DB Netz, správce německé železniční infrastruktury, pokračovala ve velkých opravách koridoru od státní hranice do Pirny. Vždy od pátečního večera do pondělí byla proto zcela zastavena doprava přes hraniční přechod v Děčíně. Již osvědčeným řešením se stalo využití hraničního přechodu Vojtanov/Bad Brambach. Ten však s ohledem na kapacitu lze využít jen pro omezený počet vlaků. ČD Cargo tuto možnost v maximální míře využilo. *„Celkem jsme tudy ve spolupráci s německými dopravci za osm dní výluky převezli 51 ucelených vlaků. Další vlaky navíc jsme odvezli přes přechod Cheb/Schirnding,“* upřesňuje Jiří Srp a dodává: *„Tentokrát se podařilo vše zvládnout v naplánovaných trasách bez větších problémů.“*

Z předešlých řádků je zřejmé, že se v Chebu opravdu nenudí. Za to, že zde všechno klape, jak má, patří poděkování nejen vedoucímu provozního pracoviště, ale především všem provozním zaměstnancům, kteří se na západě Čech podílejí na zajištění všech požadavků zákazníků. Toto je možné jen díky vstřícnosti zaměstnanců a díky jejich solidaritě k firmě v mnohém případě na úkor osobního života. Všechny popsané kroky by také byly jen těžko realizovatelné, pokud by nefungovaly velmi dobré vztahy komandujícího s provozními zaměstnanci.

Michal Roh

175 let tradice v nákladní dopravě

ČD Cargo – a co dál?

Náš seriál společnosti ČD Cargo dospěl do svého závěru. Čas se však nedá zastavit a my se musíme dívat dál do budoucnosti. Společnost bez vizí a cílů nemůže být zákazníky ani dodavateli vnímána jako perspektivní a seriózní partner. ČD Cargo je však firmou, která má své priority pevně stanoveny, a co je důležité, postupně je také naplňuje. Nebude však na škodu si je alespoň krátce připomenout.

Naším primárním cílem je stabilizovat postavení na tuzemském dopravním trhu a postupně navyšovat podíl přeprav realizovaných v zahraničí. Chceme být stále dopravcem první volby, který nabízí kvalitní a přitom cenově dostupné služby. Díky naší výhodné poloze v srdci Evropy chceme postupně rozšiřovat síť produktových vlaků a nabídnout tak zákazníkům rychlé železniční spojení skutečně napříč Evropou. S vlastními licencemi nebo prostřednictvím dceřiných společností, ale také díky odpovídajícímu parku lokomotiv a vozů budujeme záměry silné značky ČD Cargo na evropském dopravním trhu.

Rozšiřovat chceme i okruh doplňkových služeb, na příklad realizací první/poslední míle prostřednictvím automobilové dopravy. Touto nabídkou chceme oslovit široký okruh potenciálních klientů doposud využívajících pouze automobilovou dopravu. Výhodnými podmínkami a kvalitou služeb musíme dát jasně najevo, že jednotlivé vozové zásilky představují vhodnou alternativu k přepravám po silnici. Přepravovat po železnici znamená přepravovat levně, kvalitně a ekologicky.

Velmi významným cílem je pro nás rozvoj kombinované dopravy, kde vnímáme velký potenciál zejména v kontinentálních přepravách silničních návěsů a výměnných nástaveb. Jedině díky využití synergií mezi železniční (přeprava velkého objemu zboží na dlouhé vzdálenosti) a silniční dopravou (flexibilita na první/poslední míli), s využitím intermodálních přepravních jednotek, je také možné postupně naplňovat cíle Bílé knihy Evropské unie o přesunu zboží ze silnice na železnici. Proto ČD Cargo rozšiřuje svůj vozový park o vozy pro kombinovanou dopravu, jejichž hlavní využití je plánováno v kombinaci s kontejnerovými výměnnými nástavbami pro přepravy hromadných substrátů, jako koksu a dřevní štěpky nebo biomasy a dále produktů komodity železo, tj. trubek, svitků drátů apod. Naší konkurenční výhodou je i majetkový podíl ve dvou terminálech kombinované dopravy v Brně a Lovosicích.

Důležitým předpokladem naplnění vize společnosti je zvyšování efektivity všech činností realizovaných napříč celou společností a také přizpůsobení kapacit, zejména vozidlového parku, aktuálním požadavkům stále více globalizovaného trhu. K ekonomickým cílům společnosti patří především udržení stabilní úrovně cash-flow vycházející na jedné straně ze zajištění plánované úrovně tržeb z vlastní přepravy a na straně druhé z efektivního čerpání nákladových položek a zajištění dostatečné likvidity společnosti ve střednědobém a dlouhodobém horizontu. Dlouhodobým cílem je pak stabilizace ziskovosti hlavní činnosti a ostatního podnikání.

Prostřednictvím členství v zájmových oborových sdruženích, především ŽESNAD.CZ, chceme usilovat o zrovnoprávnění podmínek mezi segmenty železniční a silniční dopravy, řešit vnitrostátní, ale i evropské legislativní otázky, nedostatečnou kapacitu dráhy pro vlaky nákladní dopravy, další technicko-provozní otázky a v neposlední řadě napomáhat k řešení problematiky drážní energetiky. Důležitým cílem je pro nás i spokojenost našich zaměstnanců. Chceme být vyhledávaným zaměstnavatelem pro absolventy středních a vysokých škol nejen dopravního zaměření.

Michal Roh

Budoucnost ČD Cargo – interoperabilní lokomotivy, expanze do zahraničí a kombinovaná doprava **Foto: Michal Roh ml.**

Velkou výzvu představuje další zefektivnění systému jednotlivých vozových zásilek **Foto: Michal Roh**

Novinky z komodity stavebniny

Již několik let je ČD Cargo spolehlivým partnerem stavebním firmám při realizaci výlukových prací. Zajišťujeme nejen přepravy štěrku, betonu nebo kolejnic, ale zákazníkům poskytujeme i hnací vozidla a kvalifikovaný personál, jako například pracovníky pro vykládku štěrkunebo zaměstnance pro řízení sledu. V dnešním Cargováku se podíváme na západ Čech, kde se v závěru roku ČD Cargo podílelo na několika zajímavých zakázkách.

Velmi zajímavý obchodní případ realizovalo ČD Cargo ve středu 18. října 2017. V ranních hodinách přistavila lokomotiva ČD Cargo k nakládce do Stráže nad Ohří pět speciálních vozů řady Ua (Dumpcar), které byly postupně naloženy kamenivem z lomu společnosti OMNIGON. Ze Stráže nad Ohří byly vozy přistaveny na místo vykládky na širé trati u zastávky Boč. Vykládka probíhala na vyloučené koleji č. 2, na sousední koleji č. 1 byla nařízena pomalá jízda rychlostí 30 km/hod. Vysypání kameniva zajistili zaměstnanci ČD Cargo. Pod náspem byl kámen rozhrnován k dalšímu použití při výstavbě cyklostezky. Zakázku jsme na klíč zajistili pro stavební společnost WALD k její plné spokojenosti.

Foto: Miroslav Janda

Ve Stráži nad Ohří se nakládal štěrk i na další stavební akci. Vyčleněna na ni byla souprava 14 vozů Faccs, ve kterých bylo kamenivo přepraveno do stanice Lipová u Chebu. Zde firma Rekop prováděla tzv. propracování kolejí (podbití dle geodetických protokolů, následné zaštěrkování, úpravy štěrkového lože do profilu). Štěrk byl vždy první den ve Stráži nad Ohří naložen, následující den naši zaměstnanci prováděli výsyp podle pokynů stavební firmy. Toto se opakovalo třikrát – přepravili jsme 1 650 tun štěrku, firmě jsme pronajali lokomotivu řady 742, poskytli jsme strojvedoucího a vedoucího posunu. V konečném důsledku to znamenalo nemalé tržby pro ČD Cargo.

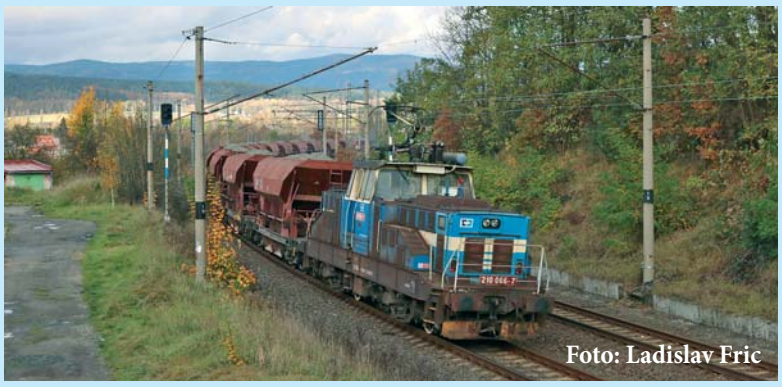

Foto: Ladislav Fric

Od druhé poloviny října probíhá výluka mezi stanicemi Blatno u Jesenice a Bečov nad Teplou. Zhotovitelem prací v úseku Lubenec – Chyše se stala firma Remex, pro kterou ČD Cargo zajistilo širokou škálu činností. Novinkou se 23. listopadu 2017 stalo použití speciálního vozu KOP 12/40 od firmy Strabag, na kterém byl na místo prací přepraven nákladní automobil Renault naložený štěrkem. Přímo z automobilu se pak štěrk vysypával do koleje. Pro zaměstnance ČD Cargo se jednalo o zcela novou zkušenost. A nutno dodat, že vše zvládli na výbornou a práce proběhly podle stanoveného harmonogramu.

Foto: Michal Roh ml.

Poděkování za úspěšný průběh výše uvedených obchodních případů patří všem zúčastněným zaměstnancům ČD Cargo. Zmínit bych mohl vedoucí provozních pracovišť Most a Cheb, pana Martáška a pana Srpa, dozorčí paní Koblížkovou a pana Jandu nebo technologa pana Pečárku. Velký dík samozřejmě patří všem strojvedoucím a vedoucím posunu, kteří se těchto akcí zúčastnili. Spokojenost je znát i v hlase obchodní manažerky Jolany Liškové, která všechny akce obchodně získala a zorganizovala: *„Pro provozní jednotku Ústí nad Labem se jednalo o první akce podobného rozsahu. Nejprve byly znát obavy, zda se je podaří zvládnout, ale nakonec byli všichni spokojeni, že se to podařilo a že rádi poznali nové věci. Je super se přesvědčit, kolik stále máme šikovných a nadšených zaměstnanců.“*

Michal Roh

ČD Cargo slavilo na Žofíně

Na den přesně, tzn. 1. prosince, oslavila společnost ČD Cargo na Žofíně desáté výročí svého vzniku. Palác Žofín na pražském Slovanském ostrově nebyl pro tuto akci vybrán náhodou. Jedná se o vskutku reprezentativní prostory, nehledě k tomu, že palác byl postaven v letech 1836 – 1837, tedy v době, kdy již po našem území projížděly první koněspřežné vlaky a o slovo se hlásila parní trakce.

Slavnostním galavečerem, na který byli pozváni především obchodní partneři a zástupci managementu naší společnosti, hosty provázeli ostřílení moderátoři Tereza Kostková a Tomáš Hanák. Zvláště Tomáš má k železnici velmi blízko, neboť v Nižboru vlastní stylovou nádražní restauraci v objektu původního dřevěného skladiště. Tuto skutečnost také vtipně glosoval ve svém vystoupení. Přesně v 19. hodin se v sále setmělo a na pódiu se objevili sólisté Národního divadla a držitelé ceny Thálie Nikola Márová a Alexandr Katsapov, kteří zatančili ukázku z baletu Corsair pas de deux.

Po působivém baletu přijal pozvání moderátorů na pódium předseda představenstva ČD Cargo, pan Ivan Bednárik, který účastníky přivítal a obchodním partnerům i manažerům poděkoval za spolupráci. Následoval krátký film – retrospektiva, při které všichni mohli zavzpomínat na nejvýznamnější události z desetileté historie ČD Cargo. Po předkrmu ovládl sál zpěv vynikající sopranistky Olgy Jelínkové, která pravidelně vystupuje v Národním divadle v Praze, v divadlech v Ostravě nebo Olomouci a účinkuje také na operní scéně v německém Saarbrückenu. Hosté se při poslechu Árie Královny noci z Mozartovy opery Kouzelná flétna a Árie Lízy Doolittle z muzikálu My Fair Lady mohli přesvědčit, že ocenění nejlepší operní pěvkyně Česka jí právem patří.

Před 20. hodinou pozvali moderátoři hosty k hlavnímu chodu večeře. Rolované kachní stehno s bílým a červeným zelím a bramborovými šiškami chutnaly skutečně znamenitě. Vše dokreslovala příjemná hudba Petra Erneyi Quratetu. Následovalo krátké taneční vystoupení a pak zakrojení slavnostního dortu, kterého se kromě předsedy představenstva pana Bednárika ujal také předseda dozorčí rady ČD Cargo a generální ředitel ČD, pan Pavel Krtek. Poté pan Bednárik pozval na pódium hosty, o kterých doslova řekl, že bez nich by dnes ČD Cargo nebylo v pozici jednoho z nejvýznamnějších hráčů na evropském trhu. Vedle Ivana Bednárika stanuli Jiří Vodička, Gustav Slamečka a Oldřich Mazánek, tedy předešlí předsedové představenstva naší společnosti. Společně pak pokřtili publikaci k 10. výročí existence společnosti. Tu hosté, spolu s dalšími upomínkovými předměty, obdrželi v dárkových taškách při odchodu ze Žofína.

Pomyslnou třešničkou na dortu pátečního večera bylo vystoupení skvělé americké zpěvačky žijící v Česku a jejího tria. Do zpěvu Tonya Graves se všichni zaposlouchali s neskrývaným nadšením. Ta by měla zpívat i na plese ČD Cargo, ozývalo se v sále. Po dezertu již následovala neformální volná zábava a po půlnoci se účastníci spokojeně rozjeli domů.

Michal Roh
Foto: Archiv ČD Cargo

Vánoční setkání v Karlíně

V pořadí již čtvrté předvánoční setkání zaměstnanců se tentokrát nově konalo v Hudebním divadle Karlín, kde jsme shlédli představení „Čas růží“. Na letošním muzikálu jsme se ve čtvrtek 14. prosince sešli opravdu ve velkém počtu. A to především díky tomu, že Hudební divadlo Karlín je s kapacitou 921 míst hned po Státní opeře druhým největším divadlem v Praze (před rekonstrukcí divadla zde bylo neuvěřitelných 1 244 míst).

Před samotným představením se na pódiu ujal slova předseda představenstva ČD Cargo pan Ivan Bednárik, který ve svém krátkém proslovu poděkoval všem zaměstnancům za dobrou spolupráci v tomto roce, ale hlavně u příležitosti 10. výročí vzniku naší společnosti poděkoval za doposud znamenitě odvedenou práci a dobré výsledky celé společnosti. Dále popřál všem krásné a pohodové prožití svátků vánočních a do nového roku hodně úspěchů nejen v pracovním, ale také v osobním životě.

Pak už pódium patřilo samotnému představení „Čas růží“ podle scénáře Sagvana Tofiho a v režii Petra Novotného. Muzikál měl premiéru 16. března tohoto roku. Hrdinou a základní postavou celého příběhu je Jan Kárl a všichni tři jeho představitelé Josef Vojtek jako stařec, Jan Kopečný jako mladík a Filip Antonio v roli chlapce předvedli vynikající pěvecký výkon. Muzikál je příběhem propojeným nesmrtelnými hity Karla Gotta, a i když je jméno hlavní postavy podobné, příběh není obrazem života „božského Karla“. Hlavními tématy jsou zde celoživotní láska, naděje a sny. Kromě vynikajících pěveckých výkonů všech účinkujících stojí za zmínku hudební doprovod živého orchestru pod vedením uznávaného Martina Kumžáka.

Po téměř tříhodinovém vystoupení čekalo na všechny rautové občerstvení ve foyer divadla a celkový zážitek byl završen drobným dárkem v podobě dřevěného svícnu na čajové svíčky. Podle spokojenosti všech zúčastněných se akce opět vydařila a my se již nyní můžeme těšit na příští rok.

Text a foto: Leona Pecková

ČD Cargo bylo vidět!

V minulém čísle Cargováku jste jistě zaregistrovali letáček, který vás v rámci seriálu „Čím budu?“ zval na akci v OC Galerie Harfa ve Vysočanech, která o víkendu 25. a 26. listopadu představila profese – strojvedoucí a průvodčí železnice.

Letošní série „Čím budu?“ měla v OC Harfa za sebou již čtyři úspěšné díly.

Na Harfě bylo o víkendu opravdu živo...

Během vybraných víkendů v období od dubna do září se malým i velkým návštěvníkům představila povolání floristy a zahradníka, hasiče, pilota a letušky. Projekt vznikl v roce 2016 a i s aktuální listopadovou akcí přinesl celkem 12 dílů, tedy představení 12 různých profesí.

Chtěli jsme akce využít i jako příležitost upozornit na to, že i my poptáváme zaměstnance, kterým jsme jako stabilní zaměstnavatel schopni nabídnout nejen práci, pravidelnou mzdu, ale i slušné zacházení.

Lákalo nás také to, že když budeme mít naše vlastní reklamní materiály, vlastní program – např. soutěže s cenami či tombolu, naše zaměstnance místo hostesek, tak nic nezaplatíme ani za pronájem stánku ani za další věci.

Rovněž zdarma jsme měli zajištěný reklamní spot, který zval na akci formou nahrávky v několika rádiových stanicích (Evropa 2, Fajn rádio, Frekvence 1, Blaník a další). Prostřednictvím facebooku a webových stránek OC Harfa byla opět zdarma zajištěna další reklama.

...a tak zaměstnanci ČD Cargo měli plné ruce práce...

Díky pochopení mého nadšení pro věc předsedou představenstva panem Ivanem Bednárikem a ředitelkou jeho kanceláře paní Kamilou Chovancovou, bylo rozhodnuto. ČD Cargo se stalo partnerem této akce, pan předseda věnoval na akci 2 modely lokomotivy 753 „brejlovec“ i se dvěmi vagóny – Falls a Es, tím jsme měli zajištěnu hlavní cenu – celý cargový vlak! Do modelového kolejiště, které bylo v rámci akce instalováno, nám byl zapůjčen model Vectrona ČD Cargo.

A nám nastaly krušné chvíle! Jako personalisté jsme se nikdy touto formou neprezentovali a teď jsme měli široké veřejnosti představit celou společnost?! Informace manažerky OC, že v prostoru o 49 000 m² obchodních a zábavních ploch na třech podlažích projde v sobotu „jen“ 30 tisíc zákazníků mě přiváděla k šílenství! Žádné zkušenosti, ale spousta elánu a víra, že se to přece musí dát!

A pak vznikl i náš Harfový tým, složený z kolegů z odboru lidských zdrojů GŘ – Žanety Perůtkové, Lenky Lážnovské, Mirka Dziana, doplněný strojvedoucími z PJ Praha – Alešem Pazderou, Jirkou Topolánkem a Petrem Nejedlým, který strávil onen listopadový víkend ve víru této události totálně naplno!

Akce byla sice pro děti, ale bohatý zábavně-vzdělávací program určitě potěšil i jejich rodiče. Na ty jsme podprahově působili – naši případní potencionální noví zaměstnanci. Na obrazovce se promítala naše prezentace o společnosti, náborový spot a videa ze stanoviště našich strojvedoucích.

Aby byla vytvořena ta správná atmosféra, byl na místě k vidění model historické parní lokomotivy, děti si mohly vyzkoušet, jaký je to pocit řídit lokomotivu v maketě stanoviště „brejlovce“, s vnitřním panelem z „laminátky“, což se našim chlapcům strojvedoucím v týmu moc nelíbilo. K vidění byly také železniční uniformy, fotokoutek, kde se děti i dospělí mohli obléci do železniční uniformy, červené čepice, výpravku do ruky a vznikly moc pěkné fotky!

Velký zájem a pozornost nejen dětí budilo modelové kolejiště, po kterém se hrdě proháněl s naším logem nádherný Vectron, kterého sledovaly po kolejišti rozmístěné nákladní vlaky ČD Cargo. Bylo mnoho dotazů za kolik, a kde se dá model zakoupit!

Na poslední chvíli se cestou do OC ztratily pořádající agentuře výstavní panely, na kterých jsme chtěli prezentovat 10 let společnosti a produktové listy s jednotlivými komoditami. Náhradní panely se sice nepodařilo sehnat, ale provizorní řešení se našlo a tak se stěna u makety „brejlovce“ stala dočasnými výstavními panely. Děti si hrály v maketě, dospělí si četli o ČD Cargo a komoditách, co víc si můžete přát?

Myslím, že jsme připravili i pestrý a bohatý program, při kterém se nikdo nenudil. Děti za drobné dárky v našich omalovánkách hledaly rozdíly mezi obrázky, skládaly papírové modely Vectrona, za asistence našich strojvedoucích si nafukovaly ruční pumpičkou balónky ČD Cargo – bílý s logem, modrý s mašinou. Víte, že ani nevím, proč ti chlapci každý večer po ukončení akce už jen sípali – modrý nebo bílý? Líbily se balónky, pexesa, omalovánky, cestovní pastelky, štítky na sešity, reflexní mašinky i další propagační předměty.

Zcela určitě byl pro všechny zajímavý soutěžní kvíz s našimi osmi zákeřnými otázkami.

Soutěžící museli odpovědět správně na všech osm otázek, které se týkaly naší společnosti a až poté mohli být zařazeni do slosovacího baťohu. Na ukázku dvě otázky:

ČD Cargo, a.s., je:

a) Největší železniční dopravce nákladů v České republice
b) 2. největší železniční dopravce osob v České republice
c) 5. největší železniční dopravce osob a zvířat v Evropě

Jak se jmenuje slavná osoba z naší historie, po níž je pojmenován produktový vlak, který spojuje Brno a Budapešť?

a) Marie Terezie
b) Karel IV
c) Kněžna Libuše

Slosování proběhlo každý den, losovalo vždy z davu náhodně vybrané dítě, které si za losování odnášelo drobné dárky a soutěžilo se o velice atraktivní a hodnotnou cenu našeho nejvyššího pana železničáře (pan předseda představenstva nás zcela určitě pochopil; funkce předsedy představenstva dětem až tak moc neřekne) o již zmiňovaný cargový vlak!

...stejně jako rodiče s dětmi vyplňující soutěžní kvíz. **Foto: Michal Roh**

Model lokomotivy 753 „brejlovec“ i se dvěma vagóny – Falls a Es jsme měli u našeho stánku do losování vystaven a nevěřili byste, kolik dětí od něj nechtělo odejít, chtěli ho domů, těch slz zklamání, že si ho nemůžou odnést v té velké papírové vectronové krabici, kam jsme je naskládali!

Po celou dobu akce nám byl k dispozici zkušený a velmi sympatický moderátor Josef Kudrna, kterého nám rovněž zdarma zajistila agentura, spolupracující s OC Harfa a kterého možná z dřívějška mnozí znáte z rozhlasového vysílání stanice Frekvence 1. Na pódiu se vystřídali všichni kolegové z týmu, se kterými Pepa vedl rozhovory o jejich povolání, co je třeba umět a vědět, než se stali strojvedoucím atd. Naše chlapce zpovídali mimo pódium nejen rodiče bavících se dětí, ale i prarodiče, kteří vzali svá vnoučata na výlet a přišli za námi.

Velká škoda je, že společnost nemá žádnou brožurku, kterou by se prezentovala při obdobných akcích. I přes moderní technologie jsou i nadále mezi námi tací, kteří jsou přece jen věrni papírové podobě informací. Po pár výtiscích Cargováku, které jsme měli k dispozici, se jen zaprášilo během chvíle po sobotním zahájení akce.

Dle mého názoru a i reakce okolí měla akce velký ohlas a úspěch nejen v OC Galerie Harfa, kde bylo po oba víkendové dny plno a velmi živo. To, že k dispozici byly i náborové letáky jsem se mohla přesvědčit v neděli po skončení akce při odjezdu z garáží. Maximální spokojenost byla určitě i u řidičů dalších cca 499 aut s letáky, za stěračem!

Videa a další fotografie z akce naleznete nejen na facebookovém profilu společnosti www.facebook.com/cdcargo.cz/, ale i na webových stránkách www.cdcargo.cz.

Závěrem se sluší poděkovat hlavně těm, bez kterých by se akce zvládnout skutečně nedala. A to jsou ti, se kterými jsem strávila neskutečně pěkný, i když rozhodně nabitý pracovní víkend – Žaneto, Lenko, Mirku, Aleši, Jirko, Petře – moc děkuji, byli a jste skvělí!

Za neskutečně rychlou pomoc při zajištění reklamních materiálů patří náš dík Martě Urbancové a Radku Nekolovi z PV OSŽ.

A v závěru je třeba poděkovat řediteli O10 Ing. Mojmíru Bakalářovi i našim kolegům za trpělivost, neb skoro 3 týdny před akcí od nás nic jiného neslyšeli než Harfa, Harfa, Harfa…co uslyší příště?

Necháme se asi všichni překvapit!

Věra Drncová
Foto a koláž: Archiv ČD Cargo

Poděkování za úspěšnou realizaci akce patří celému týmu pod vedením Věry Drncové.

Přepravy kontejnerů do vzdálených zemí a využití systému jednotlivých vozových zásilek

Železnice a její systém vozových zásilek se občas může zapojit i do skutečně neobvyklých přeprav s přesahem nejen mimo Českou republiku, ale dokonce i Evropu. Mezi takové patří kontejnerové přepravy rozmanitého zboží příjemcům v různých částech světa, v Asii, Africe nebo Spojených státech a Kanadě.

Lze sem zařadit například zásobování stavenišť hotelových komplexů v exotických částech světa cílených na nejbohatší světovou klientelu. Takovou, která je schopna a ochotna si dopřát dovolenou, při které je nutno za jednu noc v dvoulůžkovém bungalovu v tropickém ráji zaplatit částku v řádu desetitisíců až statisíců korun. Vybudování a provozování takového hotelového komplexu, který musí splňovat z těchto cen plynoucí nejvyšší nároky na komfort a služby na jedné straně a na citlivý vztah k životnímu prostředí v takto exotické části světa na straně druhé, je velice náročnou záležitostí, při které je nutno využívat jen ty nejnáročnější – a tedy pochopitelně nejdražší – stavební a provozní technologie.

Naprostou většinu těchto zařízení, komponent a celých technologií je nutno dovézt ze zámoří, ať už z České republiky, případně jiných částí Evropy. Škála přepravovaného zboží je proto opravdu pestrá a sahá od stavebního materiálu přes zařízení hotelů až třeba po filtrační písek do odsolovacích zařízení. Dopravit takto rozmanité typy zboží na tak velkou vzdálenost do exotických krajin je dnes možné jediným způsobem: námořními kontejnery. Ty umožňují zboží naložit a bez další manipulace s ním ho bezpečně přepravit na místo vykládky kdekoli na naší planetě, a to za použití tří základních módů přepravy – železniční, silniční a námořní, někdy případně i říční. V námi popisovaném případě je situace o to zajímavější, že na české, resp. evropské straně je k návozu kontejnerů využívána pouze železnice, a to částečně dnes i tolik diskutovaným systémem tzv. jednotlivých vozových zásilek.

Přeprava probíhá tak, že nejprve je v kontejnerovém depu operátora kombinované dopravy Metrans v prostorách terminálu v Praze-Uhříněvsi vyzvednut prázdný kontejner, v případě těchto přeprav zpravidla 20´. Ten je na železničním voze s dřevěnou podlahou, která umožňuje nakládku kontejneru z boční rampy konvenční manipulační technikou (viz také článek v předchozím čísle našeho časopisu, 11/2017, na straně 6), běžnou vlakotvorbou relačním vlaky ČD Cargo přepraven přes seřaďovací stanice Praha-Libeň a Lovosice jih na vlečku skladu ČD DUSS v Lovosicích. V tomto skladu je zboží ve spolupráci s firmou SBS Cargo Praha na míru zabaleno do přepravních obalů pro dalekou cestu, procleno a krátkodobě před odesláním i skladováno. Tento sklad zvládá manipulace i s tím nejnáročnějším zbožím, jako je například luxusní vybavení koupelen, zrcadla nebo starožitný nábytek. Po naložení zboží do kontejneru a vykonání všech nezbytných celních a dalších formalit pro expedici zboží mimo státy Evropské Unie, je naložený kontejner odeslán – stále na tomtéž železničním voze, na kterém přijel z Prahy-Uhříněvsi – na jeden z terminálů operátora Metrans. Tím je buď přístav Ústí nad Labem, či v některých případech opět Praha-Uhříněves. V terminálu je pak kontejner přeložen na dálkový „shuttle“ nákladní express, který ho převeze do některého ze severoněmeckých přístavů – nejčastěji Hamburku – kde je přeložen ze železničního vozu na zaoceánskou loď. Námořní dopravou pak pokračuje až na místo určení v cílovém z přístavů v daleké zámořské zemi. Odsud je pak vyložené zboží dopraveno až k příjemci, v mimoevropských státech (částečně s výjimkou severní Ameriky) pak již zpravidla bez využití železnice.

Po vyložení pak kontejner putuje dle dispozic rejdaře na další nakládku v přilehlých či vzdálenějších regionech a poté se vydá na další cestu kolem naší planety.

Text a ilustrační foto: Martin Boháč

Nákladní vlaky pod vrchem Tábor

Stává se velmi sporadicky, že by nákladní dopravci opustili od nepaměti používanou trasu, ať pravidelně nebo méně často jezdícího vlaku. Jen ve výjimečných případech k tomu vedou časově dlouhé výluky na tratích SŽDC spojené s nutností zajistit obsluhu tak, aniž by zákazník pocítil jakoukoliv změnu k horšímu.

Nicméně nastanou i případy, kdy ke změně obsluhy dojde z jiných důvodů, například provozních. Tak je tomu i v případě Lomnice nad Popelkou. Dříve pravidelná obsluha od Staré Paky poslední roky zaznamenala několik podstatných změn. Nejprve bylo v rámci úsporných opatření zcela zrušeno pracoviště ČD Cargo ve Staré Pace a výkony zdejších obsluh byly převedeny na pracoviště Turnov, které již v té době provádělo obsluhy nejen známé kořenovské zubačky, ale také dalších železničních stanic v okolí, například Semil. Po rozsáhlé modernizaci tratí na Tanvaldsku došlo ze strany Libereckého kraje k navýšení počtu vlaků osobní dopravy, což pro ČD Cargo znamenalo nemožnost využívání denní trasy, a tak musela být obsluha zdejší oblasti převedena do nočních hodin, kdy je provoz osobních vlaků minimální. Postupem času byl „kořenovský manipulák“ sloučen s tím do Staré Paky resp. v GVD 2016/2017 pouze do Košťálova. Jelikož je železniční stanice Lomnice nad Popelkou obsazena výpravčím SŽDC pouze v denní době, bylo nutno zdejší obsluhu těmto časům přizpůsobit. Jako ideální řešení se nabízelo využití náležitostí od obsluhy pískovny Střeleč, která zde každý pracovní den (mimořádně i v sobotu) provádí obsluhu zdejší vlečky. V odpoledních hodinách záloha provádí odvoz jednotlivých vozových zásilek z oblasti Libuně a nově i z Lomnice nad Popelkou. Nutno dodat, že kvůli náročným sklonovým poměrům na této části tratě z Libuně do Lomnice nad Popelkou, se vždy veškerá nákladní doprava odehrávala primárně od Staré Paky. Pro úplnost nutno dodat, že převýšení (stoupání) na úseku Libuň – Ploužnice (železniční zastávka téměř na nejvyšším bodě lokálky) činí přes 200 metrů, odkud následuje naopak strmé klesání cca 50 metrů do železniční stanice Lomnice. Vlak takto zdolá zdejší masiv, kterému vévodí vrch Tábor (678 metrů n. m.) se stejnojmennou rozhlednou, ze které je výhled nejen na Krkonoše, ale i do Královéhradeckého a Středočeského kraje.

Závěrem nutno zmínit, že hlavní přepravovanou komoditou je převážně dřevo ze zdejších lesů, určené jednak na vývoz nebo pro tuzemské zpracování ve Ždírci nad Doubravou nebo Plané u Mariánských Lázní.

Text a foto: Antonín Němeček

„Kocour“ 742.094 byl vyfotografován za Cidlinou, na pozadí zdejší masiv, kterému vévodí vrch Tábor.

Lokomotiva 742.157 stoupá **s nákladním vlakem z Lomnice nad Popelkou** ve směru k Ploužnici.

Železnice v Evropě 11. díl (Rumunsko)

V našem železničním putování se dnes vrátíme na jihovýchod Evropy, konkrétně do Rumunska. Země prošla bouřlivým historickým vývojem. Když v roce 1829 získala podunajská knížectví Valašsko a Moldávie autonomii a v roce 1858 se sjednotily a položily tak základ samostatnému Rumunsku. Po 1. světové válce se k Rumunsku připojily Sedmihradsko s Banátem, Bukovina a Besarábie, čímž vznikl největší rumunský stát v dějinách, tzv. Velké Rumunsko. Naopak po 2. světové válce byla některá území Rumunsku opět odebrána.

První železniční tratí v tehdy rakouském Banátu byla Banátská důlní dráha spojující obec Oravi a s dunajským přístavem Baziaş, později prodloužená až k dolům ve Steierdorf-Anina, sloužící k přepravě černého uhlí. Od roku 1855 ji provozovala Rakousko-uherská Společnost státní dráhy (StEG). V oblasti Dobrudža, jež svého času patřila k Osmanské říši, otevřela britská společnost „The Danube and Black Sea Railway and Küstendje Harbour Company Ltd.“ 63 km dlouhou trať z Cernavodădo černomořského přístavu Constan a. První trať v tehdejším Rumunském knížectví byla do provozu uvedena 26. srpna 1869 a jednalo se o trať vybudovanou společností Varna Railway Company z Bukurešti na jih do dunajského přístavu Giurgiu. Poté následoval stavební boom, během kterého bylo v průběhu deseti let postaveno přibližně 1 400 km tratí. Tou nejvýznamnější byla transverzálka vedoucí z banátské pohraniční obce Vârciorova přes Craiova, Piteşti, Bukurešť a Gala i do Roman na severovýchodě země. Koncesi k její výstavbě obdržel původně známý „král železnic“ Henry Bethel Strousberg, kterému však byla pro finanční potíže odebrána a převedena na Rumunskou železniční společnost. Trať pak byla po částech otevírána v letech 1872 – 1878. Zestátněním této společnosti v roce 1880 vznikly Rumunské státní dráhy CFR, které se ujaly výstavby dalších tratí. Na přelomu 19. a 20. století bylo zahájeno zdvoukolejňování hlavních tratí, vznikaly také úzkorozchodné dráhy.

Výstavba nových železničních tratí probíhala i po skončení 2. světové války. Například v roce 1947 byla zprovozněna důležitá spojnice Bumbeşti – – Livezeni na jihovýchodě země a v roce 1950 207 km dlouhá magistrála Bukurešť – Videle – Caracal – Craiova. Důležitou novostavbou byl i dunajský most mezi Giurgiu a bulharským Ruse. Od června 2013 existuje druhý most přes Dunaj mezi městy Calafat a Vidin. Kvůli bohatým nalezištím ropy bylo ještě před 2. světovou válkou započato s přechodem na motorovou trakci, elektrifikace vybraných tratí byla zahájena později. Jako první byla v letech 1965 – 1969 elektrifikována sklonově náročná trať Bukurešť – Ploieşti – Brašov, která ve stoupání až 28 ‰ vede přes 1 054 metrů vysoký průsmyk Predeal. Rušení tratí, tak charakteristické pro země střední a východní Evropy po pádu komunistického režimu, nepostihlo Rumunsko v takové míře.

Na rumunské železniční síti působí celá řada soukromých dopravců. **Foto: Michal Roh ml.**

Řada vedlejších tratí byla také pronajata soukromým provozovatelům a CFR se zaměřují spíše na dálkovou dopravu. V současné době dosahuje rumunská železniční síť délky 10 784 km, z čehož je 57 km širokorozchodných. Cca 4 000 km tratí je elektrifikováno střídavým proudem 25 kV/50 Hz.

Rumunský železniční trh je od roku 2001 liberalizovaný a působí na něm celá řada dopravců, a to jak v osobní, tak i v nákladní dopravě. Z té osobní stojí za zmínku, kromě státního dopravce CFR Călători, Regio Trans nebo Astra Trans Carpatic. V nákladní dopravě byl po liberalizaci trhu vývoj hodně bouřlivý. Největším hráčem je stále CFR Marfa, ale jeho podíl se stále snižuje. Podle dostupných údajů z roku 2015 měla tato společnost 6 234 zaměstnanců a obrat 775,9 mil. lei. Zároveň však generovala ztrátu 159 mil. lei. Oproti tomu druhý největší dopravce, Grup Feroviar Român (GFR) měl 2 613 zaměstnanců, obrat 731,3 mil. lei, ale generoval zisk 2,1 mil. lei. GFR je součástí společnosti Grampet, skupiny rumunských kapitálových společností založených v roce 1999. Do této skupiny patří také výrobce kolejových vozidel Electroputere VFU. Zanedbatelné výkony nemá ani dopravce Unicom Tranzit zabývající se ve velké míře přepravou ropných produktů a koksu. Velice dynamicky se rozvíjí dopravce DB Cargo Romania. Jeho obrat se z 72,3 mil. lei v roce 2011 vyšplhal na 178,8 mil. lei v roce 2015. I přes finanční problémy jsou významné přepravy dopravce Servtrans Invest. Podobně jako v jiných zemích, i v Rumunsku, soukromí dopravci „vyzobávají“ ty provozně nejvýhodnější přepravy v ucelených vlacích, ale i tak je zřejmé, že u státního dopravce není něco v pořádku, zejména v oblasti produktivity práce. Celkem rumunský trh představuje asi 55 mil. tun zboží a pozitivní je, že i zde v letošním roce podíl železniční dopravy roste. Je nutné si uvědomit, že velkým konkurentem je v Rumunsku nejen silnice, ale také vnitrozemská říční doprava představující roční objem cca 3300 mil. tun zboží.

Závěrem bych se rád zmínil o několika zajímavostech. Tu první, lesní železnici Viseu de Sus, nalezneme na severu Rumunska. Výstavba tratě o rozchodu 760 mm byla započata v roce 1932. Hlavní 40 km dlouhý úsek do stanice Stevisoara byl dokončen o dva roky později. Kromě turistického provozu zde dodnes nákladní vlaky svážejí dřevo nepřístupným údolím řeky Vaser. Turistickými vlaky je možné se svézt i po nejstarší horské železnici Oravița – Anina. Poslední zajímavostí je peážní trať Ukrajinských železnic (UZ) vedoucí po rumunském území mezi stanicemi Valea Viseului a Câmpulung la Tisa. Kdysi tudy projížděly peážní vlaky ČSD na své cestě do Jasině na Podkarpatské Rusi. Dnes splítka širokého a normálního rozchodu není vlaky UZ využívána a projíždějí tudy jen vnitrostátní vlaky CFR Călători.

Michal Roh

Trať vedoucí průsmykem Predeal patří k nejdůležitějším v Rumunsku. **Foto: Martin Boháč**

Vlaky na lesní železnici Viseu de Sus stále přepravují dřevo. **Foto: Michal Roh**

Ze zahraničí

ŠVÝCARSKO

Švýcarská železniční nákladní doprava pokračuje v získávání podílu na trhu

Podle údajů zveřejněných v listopadu Švýcarským Federálním statistickým úřadem (FSO), pokračovali i v roce 2016 provozovatelé železniční nákladní dopravy ve Švýcarsku ve zvyšování svého tržního podílu na úkor silniční dopravy. Podíl železniční dopravy na trhu vzrostl oproti předchozímu roku o 0,9 %, zatímco podíl silniční dopravy na trhu nákladní dopravy klesl o 1,5 %. Celková přeprava uskutečněná oběma odvětvími klesla o 0,6 % na 27,8 miliardy tunokilometrů, přičemž železnice přepravila 39 % nákladu.

To znamená, že železnice znovu získala podíl na trhu zaznamenaný v roce 2008. V roce 2009 z důvodu finanční a hospodářské krize klesl železniční podíl na rekordních 35,9 %. Oba druhy dopravy nejsou podle FSO tak konkurenční, jako spíše doplňující se poskytovatelé služeb. Zatímco místní distribuce zboží může být v této malé horské zemi provedena ve většině případů pouze po silnici, železniční doprava často nabízí větší výhody na delší vzdálenosti. V důsledku toho železniční doprava dominuje na mezinárodním trhu (dovoz, vývoz a tranzit) s 67 %, přičemž samotný tranzit činí 56 %.

Údaje za rok 2017 mohou vypadat méně příznivě kvůli uzavření tratě v údolí Rýna, klíčové severojižní nákladní tepny, ke kterému došlo v období od 12. srpna do 2. října kvůli sesuvu půdy v německém Rastattu. Švýcarská federální železnice (SBB) tvrdí, že toto vedlo k poklesu výnosů ve výši 27 milionů dolarů. Jedinou útěchou je, že se z této zkušenosti lze poučit. SBB již jedná s Německou železnicí (DB) o zlepšení mezinárodní spolupráce a rozvoji efektivnější správy koridorů.

Michal Vítěz

Personální oddělení odpovídá

Od kdy bude možno uhradit prolongaci zaměstnaneckých In Karet?

Možná jste zaregistrovali informace o tom, že se o podobě i ceně tzv. zaměstnaneckých jízdních výhod zatím jedná.

K udržení sociálního smíru na železnici zcela určitě přispěje dohoda o nastavení režijního jízdného (aplikace železniční průkazka na In Kartě) pro roky 2018 a 2019. Podmínky dohody stvrdilo podpisem společného memoranda 4. prosince 2017 Ministerstvo dopravy a zástupci železničních odborových svazů. Memorandum na období 2018 a 2019 zajistí režijní jízdné železničářům a všem skupinám, které na něj mají nárok za tyto ceny:

- **1 100,– Kč pro zaměstnance**
- **600,– Kč pro důchodce a děti**
- **1 250,– Kč pro rodinné příslušníky zaměstnanců a důchodců.**

Další případné úpravy Tarifu jízdného a přepravného, které jsou v současné době ještě na Ministerstvu dopravy dopracovávány, budou známy až po jeho vydání.

Jedno už je ale jisté, prolongace zaměstnaneckých In Karet zcela určitě nebude v klasickém termínu jako každým rokem od 1. ledna, ale její termín bude posunut.

Po obdržení podrobnějších informací od gestorského útvaru GŘ ČD, a.s., budeme všechny držitele zaměstnaneckých jízdních výhod informovat.

Věra Drncová

Výrobní štítky

Původ každého výrobku by měl být nějakým způsobem identifikovatelný. Tuto skutečnost si již v dávných dobách uvědomovali výrobci železničních vagónů, lokomotiv, mostů a dalších zařízení železniční techniky.

A tak se součástí nezbytné výbavy každého takového výrobku staly výrobní štítky, na kterých výrobce uvedl zpravidla název své firmy, výrobní číslo, rok výroby a sídlo továrny. Ti nejmladší výrobci uvádějí na výrobní štítky i internetovou adresu, kterou bychom na takových tabulkách stoletých vagónů nebo parních lokomotiv asi těžko hledali.

Výrobní štítky charakterizovaly příslušného výrobce a každý štítek měl proto jiné uspořádání, tvar a náplň. A tak se na podélnících vozů objevovaly tabulky ve tvaru oválů, obdélníků s pravoúhlými nebo zkosenými rohy nebo podlouhlé štítky se zakulacenými boky či ve tvaru trojúhelníku. Vzácnější již byly štítky s nezvyklými tvary, kde byla kombinována elipsa s obdélníkem, strany štítku byly různě tvarovány, nebo byla zvýrazněna místa pro upevňovací prvky. Mezi tabulky s nejkrásnějšími tvary patřily výrobní štítky firmy Schichau v pruském Elbingu (nyní polský Elbląg) z druhé poloviny předminulého století, jejichž základ tvořila elipsa doplněná do ležatého kosočtverce jakýmisi secesními ozdobami připomínající spíš bohatě zdobený obraz z nějakého šlechtického sídla.

Výrobní štítky se po dlouhá léta vyráběly výhradně odlévané s vystouplými písmenky a rámečky. Zpravidla byly litinové, ale objevovaly se i štítky zinkové, hliníkové nebo bronzové, později také smaltované. Uchycení na skříň nebo podélník vozu nebo na konstrukci mostu bylo provedeno buď šroubky s maticemi, nebo byly štítky přinýtované. Štítky novějších výrobců bývají i přivařené. U štítků nových vozidel jsou využívány moderní technologie, a tak tyto tabulky jsou většinou jednoduché obdélníky pouze s vytlačenými identifikačními údaji a na skříň vozidla jsou přilepeny.

Není třeba zdůrazňovat, že tyto předměty zejména ze starší doby se v širokém spektru železničních fandů staly žádaným sběratelským artiklem, jako byla v minulosti odlévaná nebo smaltovaná Kryšpínova označení řad a čísel lokomotiv. Ani já jsem nebyl v této oblasti výjimkou. A tak jsem od poloviny 80. let minulého století, kdy jsem se po základní vojenské službě zapojil do budování československé železnice, shromáždil poměrně slušnou sbírku těch nejrozmanitějších tabulek s rokem výroby od 60. let devatenáctého století čítající přes 300 kusů. V naprosté většině šlo o poslední záchranu tabulek umístěných na kostrách vozů určených k sešrotování nebo rezatících na různých vagonových boudách, popř. na torzech vagónů po nehodě. Pro jejich odebrání jsem si podle způsobu upevnění vyčlenil různé nářadí od obyčejných montážních klíčů přes kladívko s majzlíkem až po elektrickou vrtačku s dlouhým prodlužovacím kabelem. Zajímavé bylo, že stoleté tabulky se mnohdy daly snadněji odšroubovat než štítky z novějších vozů, snad pro kvalitnější materiál těch prastarých šroubů a matic…

Jediný problém s odběrem asi bude u štítků, které jsou k podélníku přivařeny. Autogen na vyříznutí příslušné části podélníku opravdu nemám ☺. Ale pokud budu i nadále ctít zásadu, že se tyto tabulky mohou odebírat pouze z vyřazených vozů, tak mám opravdu hodně času, než se z těch dnešních nových vozů stanou vraky. A tak tyto výrobní štítky, na kterých bývá uvedena již citovaná internetová adresa, kterou na žádném exempláři ve své sbírce zatím ještě nemám, asi zůstanou – vzhledem k datu mého narození hluboko v minulém století – pro další generace sběratelů. I tak je moje sbírka docela bohatá a snad jednou poskytne železničním badatelům a obdivovatelům nejen cenné výrobní a technické informace, ale bude vypovídat o kultuře těch starodávných továren, s jakou chtěly prezentovat svoje výrobky.

Text a foto: Jiří Vorel

Výrobní štítek z vozu kočárového typu Ringhoffer z roku 1862 pamatuje Boženu Němcovou, který stával u strážního domku v Chotětově.

Ukázka sbírky štítků Jiřího Vorla

Ukázka výrobního štítku z vozu vyrobeného v továrně v pruském Elbingu. Vůz byl umístěn na nástupišti v Dolní Dobrouči.

Německý řídicí plán pro nákladní dopravu zveřejněn

Dne 10. října 2017 byl německým ministerstvem dopravy a digitální infrastruktury uveřejněn plán na rozvoj německé železniční nákladní dopravy. Tento materiál byl připraven ve spolupráci s více jak desítkou zainteresovaných subjektů – dopravců, asociací speditérů, sdružením drážního průmyslu či výzkumnými institucemi. Plán předpokládá, že do roku 2030 dojde k více jak 40% nárůstu objemu přepravovaného zboží (v porovnání s výchozím rokem 2010), což vyvolá problémy, jak v oblasti dopravy, tak životního prostředí. Vzhledem k tomu, že železniční doprava má nízký negativní dopad na životní prostředí je navrženo deset akčních oblastí, které by měly podpořit toto odvětví a zabránit dalšímu propadu podílu železniční dopravy jako celku na nákladním trhu. Mezi navržené oblasti zájmu a akční postupy patří tyto: 1. Zajištění dostatečné kapacity železniční infrastruktury, což zahrnuje i výstavbu nových a modernizaci stávajících železničních tratí a přípravu kroků pro zavedení vlaků dlouhých 740 m. 2. Digitalizaci železniční nákladní dopravy a to jak v oblasti řízení, tak infrastruktury a vybavení vozového parku. Zde je též zmíněna vysoká finanční náročnost systému ETCS a volání po dotačních titulech ze strany státu i Evropské unie. 3. Zvýšení úrovně automatizace železničního provozu, který zahrnuje i automatický posun či přivěšování vozů. 4. Urychlení technologických inovací vozového parku včetně ekologické šetrnosti (např. hluk) při zohlednění ekonomické efektivnosti. 5. Podpora multimodální dopravy předpokládá mimo jiné zákony podporující toto řešení při budování logistických a průmyslových center i dotační tituly na terminály. 6. Rozšíření elektrifikované železniční sítě. 7. Snížení poplatku za dopravní cestu. 8. Snížení daní a dalších břemen – zde je zejména míněna cena elektřiny. 9. Zajištění srovnatelných standardů v pracovní, sociální a bezpečnostní legislativě pro všechny druhy dopravy. 10. Programy pro školení a trvalý profesionální rozvoj pracovníků odvětví.

Michal Vítěz

Foto měsíce

V České Lípě byly vyrobeny, v České Lípě se promění ve šrot. Řeč je o vozech řad Gbgkks a Es, které v uplynulých dnech byly do České Lípy přivezeny z Rynoltic. Zajímavou koláž **Jakuba Dvořáka** zachycující jejich poslední cestu jsme se rozhodli vybrat jako prosincové foto měsíce.

Vědeckotechnický sborník ČD

Koncem listopadu vyšlo nové číslo Vědeckotechnického sborníku ČD. Je zveřejněno na webových stránkách *www.ceskedrahy.cz* v sekci *Tiskové centrum – Magazíny a periodika* a přináší 17 příspěvků z oblasti železniční dopravy. Sborník vychází dvakrát ročně. Z listopadového čísla rozhodně stojí za zmínku příspěvek Ing. Jiřího Pohla na téma „Elektrická vozba na železnici a obnovitelné zdroje energie“ nebo článek Ing. Petra Jindry, PhD. z ČD Cargo, který shrnuje první zkušenosti z ověřovacího provozu technologií projektu tzv. inteligentního vozu.

Michal Roh

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