Cargovák

02
2017

Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Má železnice ještě šanci?

Tato otázka mne napadla, když jsem si přečetl společnou tiskovou zprávu společností DB Schenker a MAN, které chtějí v roce 2018 začít provozovat tzv. platooning. Co to znamená a proč je tato zpráva tak znepokojující? Znamená to, že již v příštím roce začnou obě společnosti testovat na německém úseku dálnice A9 mezi pobočkami DB Schenker v Mnichově a Norimberku jízdy skupin autonomních kamionů, nebo chcete-li kamionů bez řidičů. Nejedná se o první aktivitu tohoto druhu. Již v dubnu loňského roku se uskutečnila zkušební jízda šesti kolon autonomních nákladních automobilů do přístavu Rotterdam.

V čem je výhoda platooningu? Vzdálenost mezi vozidly v seskupení nepřesahuje deset metrů, přičemž bezpečnost provozu je zajištěna elektronickým propojením mezi nimi. Jednotlivá auta tak jedou ve větrném stínu, což může znamenat úsporu paliva až o deset procent a tím pádem i snížení emisí oxidu uhličitého. V kombinaci s nepotřebou řidičů to znamená výrazné snížení nákladů. Doposud nám kamiony konkurovaly zejména v segmentu přeprav jednotlivých vozových zásilek, ale toto řešení je přelomové nejen z pohledu nákladů, ale také ekologičnosti přepravy. Hrozí, že železniční doprava začne přicházet o své konkurenční výhody, mezi které patřila právě ekologičnost a efektivnost přepravy velkého množství zboží na větší vzdálenosti. Ke slabým stránkám silniční dopravy patřila zase personální náročnost. I ta bude platooningem odstraněna.

Asi se nemusíme bát, že provoz autonomních kamionů nás nějak výrazněji ovlivní v nejbližších letech. Bude nutné dořešit zejména řadu legislativních otázek, ale vývoj jde nezadržitelně kupředu. A železnice, chce-li si své místo na slunci obhájit, musí rychle nastartovat proces modernizace. Záměrně říkám rychlý, ale nikdo na nás nebude čekat. Projekty zavádění ETCS, řešení interoperability vozidel, sjednocování trakčních systémů apod., to vše jsou projekty na desetiletí s koncem v nedohlednu. Chybí také logistická centra, mezi kterými by již dnes mohla železnice zajišťovat rychlé a efektivní spojení a využít tak parametry infrastruktury modernizované v posledních desetiletích. Železnice musí reagovat na změny vnějšího prostředí a na nové požadavky zákazníků. Zmenšuje se velikost zásilek, stále více se využívá 3D tisk, atd. Jsme připraveni reagovat na tyto změny v rámci 4. průmyslové revoluce? Musíme, protože železnice v podobě, v jaké ji známe dnes, nemá dlouhodobě šanci přežít.

Michal Roh

Fotografií lokomotiv 750.061 a 753.301 se rozloučíme s letošní zimou. Trojkový „brejlovec“ byl oživen v závěru loňského roku a jeho hlavním výkonem se stala doprava uhlí do Varnsdorfu. Později se objevil i na manipulačních vlacích z Děčína do Brniště a Jablonného v Podještědí. Právě na tomto výkonu byl zachycen 19. ledna 2017. V tento den dosahovala teplota hodnoty až –20° C. **Foto: Michal Roh ml.**

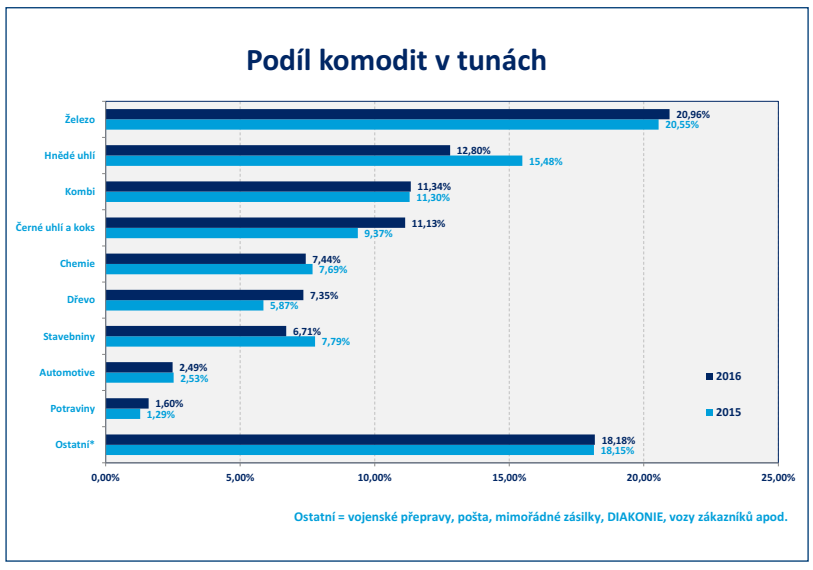
Jak jsme si vedli v roce 2016

Již tradičně informujeme prostřednictvím Cargováku naše zaměstnance o tom, jak se nám dařilo v uplynulém období. Vlaky akciové společnosti ČD Cargo bylo v roce 2016 přepraveno 65,4 mil. tun zboží, což je o 1 mil. tun méně než v předešlém roce. K největšímu poklesu došlo u vnitrostátních přeprav, naopak nárůst zaznamenal export z České republiky.

Důvody těchto poklesů si ještě vysvětlíme. Co se týče tržeb, tak si na konečné výsledky ještě nějaký čas budeme muset počkat s ohledem na pravidla informační povinnosti emitenta cenných papírů obchodovaných na regulovaném trhu, kterým se řídí celá Skupina ČD.

V roce 2016 pokračoval ostrý konkurenční boj. Na tuzemském dopravním trhu se stále více prosazovali i zahraniční železniční dopravci, jako např. Rail Cargo Carrier, PKP Cargo nebo DB Cargo prostřednictvím dopravce Arriva. Ale nezaostávali ani tuzemští dopravci.

Bohužel ani v roce 2016 se nepodařilo zastavit propad přeprav jednotlivých vozových zásilek i přesto, že k zastavení poklesu a k získání nových přeprav byla přijata řada opatření, jako např. realizace reklamní kampaně www.1vagon.cz s výhodnou cenovou nabídkou, zřízení pozic regionálních obchodních manažerů apod. Výsledky těchto kroků však očekáváme spíše v dlouhodobém horizontu. Je ovšem nutné říci, že značný podíl na poklesu přeprav v tomto segmentu mají nestejné podmínky zpoplatnění silničních komunikací a železničních tratí (rozsah zpoplatněné sítě) a bohužel mnohdy i složitost železniční dopravy pro zákazníka nebo nekvalita našich služeb.



Výsledky v komoditě ***železo a strojírenské výrobky*** byly v prvních dvou měsících negativně ovlivněny stagnací hutní výroby nejen v České republice (nárůst objemů oceli a dalších výrobků z Číny). S tím souvisel pokles přeprav železné rudy i hutních výrobků. Až v březnu došlo k výraznému navýšení přeprav hutních materiálů a železného šrotu. Nové přepravy byly získány mimo jiné i ve spolupráci s dceřinou společností Koleje Czeskie. Přelomové bylo rovněž použití technologie Innofreight pro přepravy svitků drátu mezi Třincem a Kladnem-Dubí (viz článek na str. 5).

Objem přeprav v komoditě ***stavebniny*** negativně ovlivnily tři faktory. Teplá zima, v jejímž důsledku byla výrazně omezena přeprava odsiřovacích vápenců do elektráren, nepříznivá situace na trhu s ocelí na začátku roku spojená s poklesem přeprav dolomitických vápenců a třetím faktorem byl nižší rozsah výlukových prací na železniční síti. Nové zakázky v tomto segmentu se podařilo získat jen díky komplexnosti nabídky ČD Cargo, kdy kromě zajištění přeprav ve speciálních vozech Ua (Dumpcar) a Chopper, nabízíme rovněž jejich vykládku a poskytujeme i další kvalifikovaný personál, např. zaměstnance pro řízení sledu na vyloučené koleji apod. Mohli jsme se tak podílet např. na broušení kolejnic na některých hlavních tratích v Čechách i na Moravě. Poměrně úspěšný byl boj se soukromými dopravci v této komoditě, kdy jsme v roce 2016 neztratili žádnou významnější přepravu.

Teplá zima samozřejmě ovlivnila objemy přeprav ***hnědého uhlí*** zvláště na počátku roku. V důsledku přeplněnosti skládek elektrárny i teplárny odříkaly plánované vlaky. Také celá řada poruch (např. požár transformátoru v elektrárně Mělník 3, porucha zauhlování a požár v elektrárně Chvaletice) měla negativní dopad. Jeden z nejdůležitějších zákazníků, elektrárna Opatovice, začal ve větší míře spalovat černé uhlí, což se samozřejmě odrazilo v poklesu přeprav uhlí hnědého. V konkurenčním boji se však podařilo získat nové přepravy (např. v relaci Světec – Vysoké Mýto nebo Třebušice – Osijek). Závěr roku se pak nesl ve znamení zvýšených přepravních požadavků.

Pokračování na str. 2

Jak jsme si vedli v roce 2016

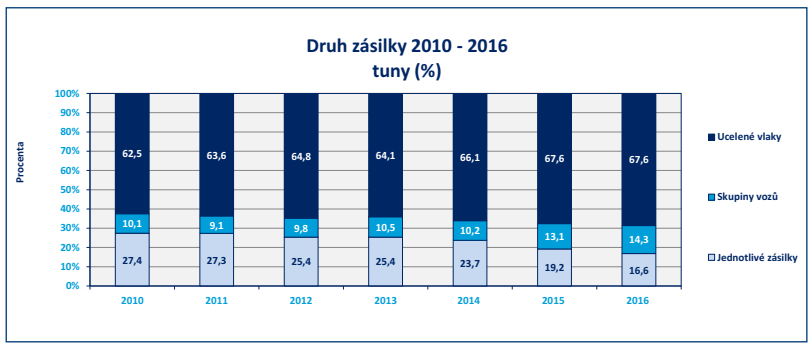
Dokončení ze str. 1

V komoditě ***černé uhlí a koks*** jsme ve srovnání s rokem 2015 převezli o 1 mil. tun těchto surovin více. Je to důsledek aktivní a agresivní obchodní strategie při získávání nových obchodních případů, kde se nám podařilo využít nejasné situace v OKD a díky spolupráci s dceřinou společností Koleje Czeskie nabídnout zákazníkům zajištění přeprav uhlí v celé přepravní trase. Nově se tak podařilo získat nejen dovozy černého uhlí z Polska, ale i celou řadu tranzitních přeprav např. z Polska do Německa. Plán se podařilo přeplnit i díky navýšení počtu vlaků z Polska do elektrárny Opatovice.

Výsledky v komoditě ***chemické výrobky a kapalná paliva*** nelze ani přes meziroční pokles hodnotit negativně. Bohužel v dubnu 2016 byly ukončeny přepravy pohonných hmot ze Slovnaftu Bratislava, které začal nově realizovat jiný dopravce. Naopak v důsledku havárie v rafinériích v Litvínově a Kralupech nad Vltavou byly výrazně navýšeny dovozy pohonných hmot z Polska do skladů po celé České republice. Zcela novým obchodním případem je zajištění přeprav nafty z bavorského Kraillingu do skladů v České republice pro Správu státních hmotných rezerv. Úspěšně byly naplňovány i smlouvy na přepravy hnojiv zejména ze slovenského DUSLO Šaľa. Mírný propad vykázaly přepravy chemických produktů, což je opět důsledek převzetí některých přeprav jinými dopravci.

V komoditě ***dřevo a papírenské výrobky*** byl trend od začátku roku pozitivní. Je to dáno především díky úspěšnému zvládnutí kalamitních přeprav z oblasti Jeseníků nejen do Německa, ale nově i např. na Slovensko nebo do Rumunska. Nakládka v Jeseníkách byla v průběhu roku limitována vlastními kapacitami a plynulost přeprav negativně ovlivnily rozsáhlé výluky. Nárůst však vykázala i přeprava dřevotřískových desek, řeziva, dřevní štěpky a papírenských výrobků. Nadále pokračovala spolupráce s firmou MONDI na přepravách papírových rolí a jejich distribuci ze skladu ČD Cargo v Lovosicích.

První polovina roku 2016 nebyla v komoditě ***potraviny a zemědělské výrobky*** příliš úspěšná. Od poloviny roku se však situace postupně zlepšovala. Zahájeno bylo vyskladňování sil,



a tudíž i vývoz obilí do zahraničí. I přes silnou konkurenci v této oblasti se ČD Cargo podařilo realizovat řadu nových obchodních případů. Dařilo se v přepravách cukrové řepy – pro zákazníka Moravskoslezské cukrovary jsme kromě vnitrostátních přeprav realizovali i dovoz řepy ze Slovenska a biořepy z Rakouska. S cukrovarnictvím souvisí i nárůsty exportů cukru z České republiky do Ruska.

Plnění v komoditě ***ostatní*** bylo poznamenáno nerealizací armádních přeprav na vojenská cvičení v avizovaném rozsahu. V důsledku geopolitické situace se velká část cvičení koná v Polsku a Pobaltí a zahraničními armádami tak nejsou využívány české výcvikové prostory. U ostatních zákazníků v této komoditě byla situace stabilní, resp. se přepravy podařilo mírně navýšit. Tak tomu bylo např. v případě logistických přeprav pro Českou poštu nebo firmu Lagermax. Úspěšně jsme se podíleli na přepravách mimořádných zásilek i kolejových vozidel na vlastních kolech. V této oblasti trvala spolupráce se společností ČD Logistics.

Významný meziroční pokles po létech růstu bohužel vykázala komodita ***kombi.*** Pokles se týkal téměř všech operátorů kombinované dopravy, především jako důsledek nižších objemů přeprav z Číny. Podařilo se však úspěšně zvládnout přesměrování vlaků z terminálu Praha-Žižkov na terminál v Mělníku (operátor RCO CSKD). ČD Cargo se nově stalo operátorem vlaku s návěsy z Rostocku do Brna, což přineslo opětovné rozšíření počtu vlaků na 4 páry. Navýšil se i počet spojů realizovaných s operátorem Bohemiakombi na terminál v Lovosicích. Svoji spolehlivost jsme obhájili u zákazníka Fosfa, pro kterého komplexně zajišťujeme přepravy nebezpečného bílého fosforu v tank kontejnerech z Kazachstánu do Břeclavi. Obchodně úspěšná byla i nabídka přeprav kontejnerů z České republiky směrem na východ a v opačném směru.

Po trvalém nárůstu v komoditě ***automotive*** byly výsledky roku 2016 negativně ovlivněny zejména převzetím většiny přeprav v ucelených vlacích z automobilky Kolín dopravcem AWT. Tento dopravce převzal i všechny tranzitní přepravy ze Slovenska (PCA Trnava) přes Českou republiku na západ. Došlo také ke ztrátě přeprav z automobilky KIA Žilina do Koperu a částečně i Kelheimu. Ty byly nově přesměrovány přes Slovensko a Rakousko. Meziroční nárůsty jsme oproti tomu evidovali u přeprav z automobilky Škoda, stabilní situace byla v automobilce Hyundai.

Michal Roh
Grafy: Leona Pecková

Školení k podnikové kolektivní smlouvě

V měsíci lednu probíhala za organizační spolupráce OSŽ a ředitelů jednotlivých JOS školení k Podnikové kolektivní smlouvě ČD Cargo, a.s., na rok 2017 (dále jen PKS). Školení byla určena nejen pro zaměstnance, ale i zástupce odborových organizací bez rozdílu příslušnosti k odborové organizaci. Naše velké díky patří všem, kteří zajišťovali zázemí nejen pro účastníky školení, ale i pro přednášející.

Za odbor lidských zdrojů GŘ ČD Cargo se školení zúčastnil Ing. Mojmír Bakalář, ředitel odboru lidských zdrojů, Mgr. Pavla Kreischová, vedoucí oddělení sociálního a mzdového, Bc. Věra Drncová, vedoucí oddělení personálního a Ing. Radovan Maléř, ekonom práce a mezd. Za OSŽ se školení účastnil pan Radek Nekola, předseda PV OSŽ ČD Cargo a paní Bc. Marta Urbancová, tajemnice PV OSŽ ČD Cargo.

Kde jsme všude byli? 16. – 17. ledna v Ústí na Labem, 19. ledna v Českých Budějovicích, 20. ledna v Praze, 23. ledna v Pardubicích a pokračovali jsme 25. – 26. ledna v Ostravě, školení jsme ukončili 27. ledna v Břeclavi.

O jednotlivé termíny školení byl již tradičně velký zájem. Zájemci se na školení hlásili dopředu z důvodu zajištění občerstvení a jak je možno dokladovat i z prezenčních listin, školení se celkem zúčastnilo cca 450 zaměstnanců. Zastoupení účastníků, co do profesí, bylo skutečně pestré – ředitelé JOS, vedoucí PP, personalistky, mzdové účetní, ekonomové práce a mzdy, komandující, strojmistři, mistři, strojvedoucí ale i opraváři kolejových vozidel atd.

V oblasti odměňování byla připomenuta aplikace motivačních složek uvedených v bodě 2.2.7 směrnice PERs-42-B-2011 Zásady pro poskytování osobního ohodnocení (bod 2.2.7), kde od 1. 1. 2017 dochází ke zvýšení jednotlivých sazeb motivačních složek a k zavedení další motivační složky. Někdy až bouřlivé diskuse se vedly k zavedení nové odměny za flexibilitu (článek 4.22 přílohy č. 2 PKS), která je určena pro zaměstnance, se kterými se zaměstnavatel dohodne na základě dohody o změny pracovní smlouvy na změně místa výkonu práce s uvedením časového období od kdy a do kdy tato změna trvá. K této problematice bude ještě vydáno opatření ředitele odboru lidských zdrojů.

Školení v Českých Budějovicích **Foto: Marta Urbancová**

I v letošním roce zajišťuje zaměstnavatel pro zaměstnance ve vybraných zaměstnáních kondiční pobyty, které začaly probíhat od 13. 2. 2017 v tradičních lokalitách: Jáchymov, Rájecké Teplice, Luhačovice a Poděbrady.

Od vzniku společnosti ČD Cargo byly snahy o získání zaměstnaneckých jízdních výhod – železničních průkazek – pro všechny zaměstnance společnosti. A tak účastníci s velkým zájmem přivítali informaci o tom, že ve druhém lednovém týdnu byla členy představenstva uzavřena dohoda s ČD, a.s., na základě které mohou být zaměstnancům (nikoliv rodinným příslušníkům) společnosti ČD Cargo, kteří nemají nárok na zaměstnanecké jízdní výhody, poskytovány In Karty s aplikací IN PLUS za velmi výhodných finančních podmínek. Pro ČD Cargo je aplikace IN PLUS z hlediska ceny komerční aplikace přibližně s 50% slevou na aplikaci IN 100, kterou ČD prodávají za 19 990,– Kč.

Z výčtu termínů a lokalit je zřejmé, že jsme procestovali několik stovek kilometrů po celé republice, zavítali jsme na naše dislokovaná pracoviště, setkali se nejen s řediteli JOS, ale i se zástupci místních odborových organizací a v neposlední řadě jsme měli možnost svou práci prezentovat všem zaměstnancům, kteří o účast na školení projevili zájem. Získali jsme pro naši další práci zpětnou vazbu. Hlavním společným cílem však bylo zajistit správnou interpretaci textu nejen PKS, ale i návazných směrnic a opatření, která jsou z úrovně odboru lidských zdrojů GŘ ČD Cargo vydávána.

Účast zástupců PV OSŽ a dalších zástupců kolektivního vyjednávání z odborových centrál (např. pan Jiří Šafařík z Federace strojvedoucích České republiky, pan Josef Hevera z Federace vozmistrů nebo pan Milan Mikeš ze Svazu odborářů služeb a dopravy) byla důkazem toho, že je na školeních podáván jednotný výklad, za kterým si všichni stojíme.

Věra Drncová
Pavla Kreischová

Informace k aplikaci

Každý zaměstnanec je zařazen do příslušné skupiny, ve které je stanovena konkrétní výše jeho příspěvku k zakoupení aplikace IN PLUS, částku do celkové ceny aplikace hradí zaměstnavatel. Zařazení vybraných KZAM do příslušných kategorií zaměstnání jsou přílohou opatření č. 0014/2016 Ředitele O10 GŘ ČD Cargo Poskytování In Karet s aplikací IN PLUS.

Kategorie zaměstnanců	Výše příspěvku zaměstnance v Kč
Kategorie I	1 000,–
Kategorie II	1 500,–
Kategorie III	2 500,–

Dle zákona o dani z příjmů, se v případě úhrady do celkové ceny aplikace zaměstnavatelem jedná o nepeněžní plnění poskytnuté zaměstnanci, které je zdanitelným příjmem zaměstnance. V kalendářním měsíci, ve kterém bude zaměstnancem podána žádost o vystavení zaměstnanecké IN Karty nebo bude aplikace IN PLUS zakoupena/aktivována, bude provedena na základě souhlasu zaměstnance srážka stanoveného příspěvku z jeho mzdy a současně dojde ke zvýšení zálohy pro daň a pro odvody na sociálním a zdravotním pojištění.

Zpracování veškeré administrace a vlastní bezplatný výdej In Karet s aplikací IN PLUS, je realizován pouze prostřednictvím příslušných personálních pracovišť O10/1 GŘ ČD Cargo, kde zaměstnanci obdrží i další návazné a nezbytné informace.

Pokud zaměstnanec, který nemá vydánu zákaznickou In Kartu, bude mít o výdej zaměstnanecké In Karty s aplikací IN PLUS zájem, dostaví se na příslušné personální pracoviště O10/1 GŘ ČD Cargo s barevnou fotografií, která odpovídá aktuální podobě žadatele (rozměry 35 x 45 mm, čelní pohled s neutrálním pozadím, tzv. průkazová fotografie). Využití digitální fotografie není možné.

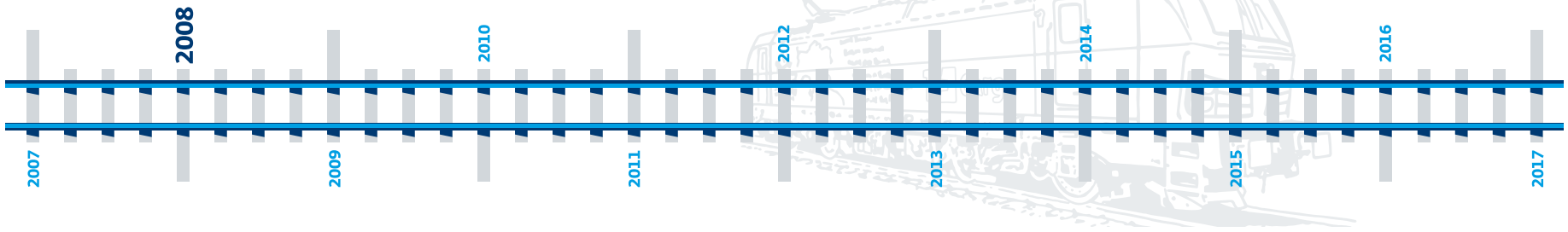
V případě, že zaměstnanec již má vydanou zákaznickou In Kartu se zakoupenou zákaznickou aplikací, dostaví se s touto In Kartou rovněž na příslušné personální pracoviště O10/1 GŘ ČD Cargo, které prioritně

a) zajistí převod zákaznické In Karty do databáze zaměstnaneckých In Karet (v případě In Karet 2. generace – dlouhé číslo, např. 9203xxxxxxxxxxx) nebo

b) zajistí převod zákaznické In Karty a výrobu duplikátu zaměstnanecké In Karty (v případě In Karet 1. generace – krátké číslo).

Personální pracoviště poté zajistí úhradu stanoveného příspěvku zaměstnance za aplikaci IN PLUS formou srážky ze mzdy. Pokud je v zákaznické In Kartě zakoupena např. aplikace IN 50 s platností do 10. července 2017, je držiteli umožněno tuto aplikaci přenést do kterékoliv jiné zákaznické In Karty, aby mohla být do doby ukončení platnosti vyčerpána.

175 let tradice v nákladní dopravě



ČD Cargo – rok 2008

„První rok podnikání naší nové společnosti s 11,5 tisíci zaměstnanci, s téměř 900 lokomotivami a 32 tisíci nákladními vozy, bude nejen ve znamení zvýšeného úsilí všech pracovníků na dosažení ambiciózního podnikatelského plánu přepravit 92 mil. tun zboží a dosáhnout tržeb ve výši 18,6 mld. Kč, ale především by měl znamenat zlom v kvalitě služeb poskytovaných zákazníkům, bez kterých by všechny plány byly pouhým předsevzetím. Hovořímli o kvalitě, myslím tím nejenom zlepšení přesnosti jízd nákladních vlaků a dodržování lhůt pro dodání vašeho zboží k vašim zákazníkům, ale i zajištění dostatku nejžádanějších železničních vozů v dobrém technickém stavu a pružnější reakci našich pracovníků na vaše požadavky.“ Těmito slovy se v březnu 2008 obracel k zákazníkům ČD Cargo na stránkách Bulletinu ČD Cargo Rodan Šenekl, člen představenstva a obchodní ředitel.

Úvodník obsahuje zajímavé číselné údaje, ze kterých si můžeme udělat obrázek o tehdejších přepravních objemech. Plán pro rok 2008 byl stanoven opravdu hodně ambiciózně a bohužel se ho nepodařilo naplnit. Vlaky ČD Cargo totiž bylo přepraveno „jen“ 86,2 mil. tun zboží. I tak se jedná o úctyhodné číslo. Při jeho posuzování je však nutné mít na paměti, že soukromí dopravci realizovali v té době jen minimum přeprav. Navíc slibně nastartovaný růstový trend přeprav začala v druhé polovině roku nepříznivě ovlivňovat celosvětová finanční krize. Tou byly nejvíce zasaženy přepravy automobilů, hutních výrobků a také např. řeziva. Zajímavé opět bude číselné srovnání. Zatímco v prosinci 2007 jsme přepravili 1,7 mil. tun rud, šrotu a hutnických výrobků, ve stejném období roku 2008 to bylo jen 742 tisíc tun tohoto zboží.

V květnu 2008 jsme se sponzorsky podíleli na zajištění Mistrovství světa na dlouhé ploché dráze v Mariánských Lázních.

ČD Cargo se premiérově představilo na veletrhu SITL Europe, který se s podtitulem „Propojení světa logistiky“, konal od 11. do 14. března 2008 v Paříži. Na tomto významném evropském setkání odborníků z oblastí dopravy a logistiky jsme představili komplexní nabídku služeb v konvenční i kombinované dopravě.

29. dubna převzali zástupci odboru údržby a oprav kolejových vozidel čtyři nové automobily MAN určené pro údržbu kolejových vozidel. Pořízením těchto automobilů došlo k významné úspoře provozních nákladů, protože kolejová vozidla mohou být opravována na místě, kde se momentálně nacházejí a nemusí se kvůli každé drobnosti odesílat do dílen. Zcela unikátní je nástavba vozů, kde je umístěno kompletní vybavení pro zajištění běžných oprav a také šatna pro osádku. Vně skříně je uložena autogenová souprava a elektrocentrála.

Velmi zajímavá nejen z pohledu marketingu byla i akce probíhající ve dnech 7. – 11. května na pražské Štvanici. Uskutečnil se tam turnaj Světové série v beachvolejbalu mužů. Pro nás je však důležité, že návoz písku na tuto významnou sportovní akci realizovalo ČD Cargo. A rozhodně se nejednalo o jednoduchou akci. Pravděpodobně vůbec poprvé ve více než 150leté existenci Negrelliho viaduktu byla na něm vedoucí trať použita k vykládce zboží. Návoz po železnici byl organizátory turnaje zvolen zejména z důvodu obtížné dostupnosti Štvanice těžkými nákladními automobily. Nutno dodat, že jsme se této výzvy zhostili k plné spokojenosti organizátorů. Při nočních výlukách jsme na „Negreláku“ vyložili 25 vozů řady Faccs, což představuje 1 042 tun písku.

Na podzim 2008 začaly být dodávány modernizované lokomotivy řady 753.7. Ty začaly postupně z výkonů vytlačovat starší stroje řady 753. Nejinak tomu bylo ve Frýdlantském výběžku.

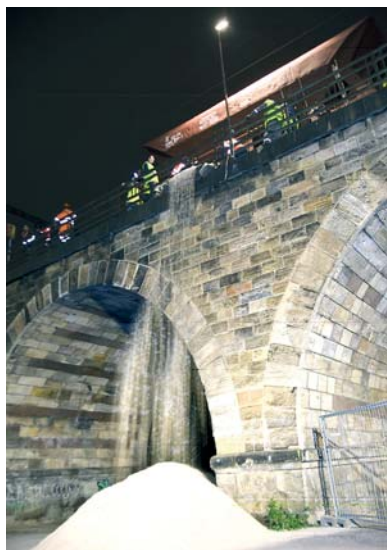
V květnu 2008 začali obchodní manažeři ČD Cargo oslovovat zákazníky s nabídkou nového systémového vlaku East-Train, který nabízel rychlé spojení České republiky, především Ostravska, s Rumunskem, a to i ve variantě po normálněrozchodné trati vedoucí přes Ukrajinu. Produkt byl určen zejména hutím a ocelárnám, které bohužel v druhé polovině začaly utlumovat svoji výrobu. Projekt se tak nepodařilo rozjet v plánovaném rozsahu. V témže měsíci proběhla kolaudace 1. etapy modernizace a rozšíření kontejnerového terminálu v Lovosicích.

Na veletrhu Czech Raildays v Ostravě představilo ČD Cargo dvouzdrojovou posunovací lokomotivu řady 218. Ta vznikla dosazením motoru Caterpillar o výkonu 384 kW a dalších komponent na původní stroj řady 210. Úprava spolu s celkovou rekonstrukcí byla provedena v SOKV České Budějovice ve spolupráci s firmou CZ LOKO.

V březnu 2008 se nad některými oblastmi České republiky prohnala vichřice Emma, která způsobila značné škody v lesích na jihu a západě republiky. K dalším velkým polomům došlo v červnu na Kutnohorsku a v Posázaví. ČD Cargo navázalo na zkušenosti z likvidace kalamity způsobené orkánem Kyrill na Šumavě a zákazníkům zajistilo odvoz dřeva ve zvýšeném rozsahu. Nejvytíženější kalamitní stanicí se stala Zruč nad Sázavou.

Pro zákazníky jsme od července 2008 spustili novou infolinku, která nahradila dosavadní pracoviště v Ostravě. Z přepravní oblasti je pak jako úspěch nutné zmínit zahájení přeprav ucelených vlaků v relaci Mladá Boleslav město – Kaluga na společný nákladní list CIM/SMGS. Používání tohoto dokumentu je pro nás i v současné době velkou konkurenční výhodou. Na základě pozvání předsedy představenstva Josefa Bazaly se ve dnech 12. – 13. listopadu konalo v Praze XVII. Plenární zasedání Koordinačního výboru pro Transsibiřské přepravy. Zúčastnilo se ho 250 delegátů z 23 zemí.

Dvouzdrojová lokomotiva 218.028 budila na Czech Raildays v Ostravě zaslouženou pozornost.



Vykládka písku na beachvolejbalové mistrovství na Negrelliho viaduktu
Foto: Archiv ČD Cargo

V závěru roku se začal naplňovat plán modernizace lokomotivního parku ČD Cargo, kdy v listopadu byly zahájeny dodávky modernizovaných motorových lokomotiv řady 753.7 z produkce CZ LOKO. Zároveň ČD Cargo pořídilo nový silniční návěs značky Schmitz, který byl ihned po převzetí nasazen na zajištění svozu a rozvozu zboží ve středisku doplňkových služeb v Jaroměři.

Text a neoznačené foto: Michal Roh

Největším zákazníkem terminálu v Lovosicích byl v té době operátor Hangartner se svými automobilovými návěsy.

Mimořádné události na železnici (8)

Dnes se zmíníme o další skupině mimořádných událostí, které lze za určitých okolností řadit mezi nehody. Jedná se o srážky drážních vozidel s překážkami na dopravní cestě dráhy.

Nejprve je ale nutné si vysvětlit, co se skrývá pod pojmem překážka. Předpis provozovatele dráhy SŽDC pro hlášení a šetření mimořádných událostí D17 hovoří o tom, že překážka na dopravní cestě je předmět nebo zvíře (domácí nebo divoké) nacházející se v průjezdném průřezu. Nutno hned ale podotknout, že střetnutí drážních vozidel se silničními vozidly se nepovažují za střetnutí drážních vozidel s překážkou na dopravní cestě dráhy. Silniční vozidla mají svá specifika i kategorie, kterým se budeme věnovat v některém z dalších pokračování. Teď ale zpět k překážkám.

Nejpočetnějším typem mimořádné události v této kategorii je najetí na stromy, které tvoří překážku v průjezdném průřezu. Jako jedno z opatření k předcházení těchto mimořádných událostí vydal provozovatel dráhy SŽDC pokyn o uplatňování ustanovení předpisu SŽDC D1 při organizování drážní dopravy za zhoršené povětrnostní situace. Jedná tak ve snaze minimalizovat rizika vzniku těchto událostí při vyhlášení nebo vzniku zhoršené povětrnostní situace, a to i na základě výstrah vydávaných Českým hydrometeorologickým ústavem.

K dalším možným překážkám na dopravní cestě lze řadit zvířectvo, ať už domácí či divoké. Je nemálo případů, kdy dojde ke srážce vlaku s koněm či krávou, která se na koleje zatoulala z nějaké pastvy, nebo nastane smolný okamžik a vlak najede do stáda divokých prasat. Někoho to možná překvapí, ale za překážku se považuje například i prověšené trakční vedení na elektrifikovaných tratích, pokud do něho najede vlak. K mé jisté nelibosti se za srážku s překážkou považuje i vykolejení po předchozím najetí na zarážedlo na konci kusé koleje. Zde mi není zcela jasné zařazení zarážedla do definice překážky, která je uvedena výše, ale nic naplat, je nutno pracovat s výkladem evropské legislativy.

Srážky s překážkou způsobují z pohledu dopravců nemalé škody na drážních vozidlech. Své by o tom mohly vyprávět České dráhy, které těchto mimořádných událostí evidují nejvíce a škody na jejich drážních vozidlech dosahují mnoha milionů. I naše společnost má s překážkami na dopravní cestě dráhy své zkušenosti. Kromě již zmiňovaných stromů, které kromě materiálních škod měly na svědomí již i újmy na zdraví našich zaměstnanců, je z pohledu výše vzniklé škody velmi nežádoucí srážka s překážkou tvořenou prověšeným nebo spadlým trakčním vedením. Tyto případy jsou v poslední době velmi nešťastné, protože dochází nejen k poškození hnacích drážních vozidel, ale také k nemalému poškození přepravovaného nákladu. „Nejdražší" případy souvisí s přepravou automobilů, kdy vzniklé škody nezřídka dosahují řádu statisíců až milionů.

Řešení vzniklých škod a především stanovování konkrétní odpovědnosti za vznik mimořádné události je díky právním kličkám vyplývajícím z naší legislativy velmi problematické a v mnoha případech nezbývá dopravcům nic jiného, než vzniklou škodu nechat ve svých nákladech bez možnosti jejího úspěšného vymáhání. Jedná se velmi smutnou skutečnost. Ale dost obecných informací. Nyní bych Vás rád seznámil s několika konkrétními případy mimořádných událostí, které se staly při provozování drážní dopravy naší společností.

10. února 2013 došlo za jízdy vlaku Nex 55055 ze stanice Praha-Malešice směrem do stanice Praha-Běchovice

k najetí do prověšeného trakční vedení. Znamenalo to rozsáhlé poškození hnacího drážního vozidla řady 363.0, především pak všech zařízení umístěných na jeho střeše. Příčinou vzniku mimořádné události byl prasklý izolátor v rameni L2 trakční podpěry. Celková škoda z této mimořádné události přesáhla částku 850 tisíc Kč.

11. června 2014 došlo při jízdě vlaku Pn 57772 mezi stanicemi Ošelín a Pavlovice ke střetnutí s překážkou na dopravní cestě dráhy, kterou tvořil spadlý suchý smrk vzpříčený na sestavě trakčního vedení a jehož horní část vnikla levým čelním sklem do kabiny hnacího drážního vozidla a těžce zranila strojvedoucího. Z pohledu dopravce ČD Cargo nese odpovědnost za vznik provozovatel dráhy. Materiálová škoda vzniklá na majetku nedosáhla ani částky 100 tisíc Kč, mnohem závažnější je to, že došlo k vážné újmě na zdraví strojvedoucího.

4. července 2014 došlo za jízdy vlaku Nex 148334 mezi stanicemi Velké Březno a Boletice nad Labem k najetí do prověšeného trakčního vedení s následným poškozením hnacího drážního vozidla a pěti tažených drážních vozidel ložených osobními automobily. Příčinou vzniku prověšení trakčního vedení byl nefunkční regulační kladkový mechanizmus k zachování stálé výšky a pevnosti trolejového drátu. I v tomto případě je z našeho pohledu odpovědnost na straně provozovatele dráhy. Výsledná škoda této mimořádné události přesáhla částku 10,5 milionu Kč, přičemž jen na osobních automobilech vznikla škoda dosahující téměř 9 milionů Kč.

15. prosince 2014 došlo k poněkud zvláštní mimořádné události, kdy za jízdy vlaku Pn 50232 došlo k uvolnění části nákladu svitku prutu nelegované oceli na 31. drážním vozidle za lokomotivou a k jeho zasahování mimo obrys průjezdného průřezu pojížděné koleje. Následkem tohoto stavu došlo při průjezdu stanicí Prosenice k ulomení a vyvrácení odjezdového návěstidla L1 u sousední 1. staniční koleje přesahující částí nákladu. Toto návěstidlo pak vytvořilo překážku na dopravní cestě dráhy, na kterou najel osobní vlak Os 3333. Odpovědnost za vznik této mimořádné události má v obecné rovině dopravce ČD Cargo, přičemž šetřením byla prokázána i odpovědnost odesílatele přepravované zásilky. Škoda z této mimořádné události přesáhla částku 2 miliony Kč.

Tolik jen malý výčet mimořádných událostí charakterizovaných jako srážka drážních vozidel s překážkou na dopravní cestě dráhy. Jedná se o kategorii, která ve statistikách bude figurovat stále a z pohledu dopravce se jedná o mimořádné události, u nichž lze přijímat opatření k předcházení jejich vzniku jen v omezené míře.

Jan Hnilica
Foto: Archiv ČD Cargo

Přeprava historických německých osobních vozů na a z natáčení v Praze

Nestává se příliš často, aby vlaky ČD Cargo přepravovaly historická vozidla. Takové přepravy bývají spíše doménou zájmových spolků, pro které je pronájem parních lokomotiv a historických vozů důležitým zdrojem příjmů, a proto si majitelé těchto vozidel jejich přepravu zpravidla organizují ve vlastní režii.

Trochu jiná situace může nastat tehdy, pokud jsou do České republiky zapůjčena vozidla ze zahraniční a jejich majitel nemá možnost přepravu organizovat. V takovém případě je pro něj výhodnější obrátit se na místního dopravce, který zajistí i všechny nezbytné formality pro přepravu zvláštních vozidel.

V polovině ledna se pražské hlavní nádraží proměnilo v Hamburk Hbf a posloužilo jako kulisa k britskému filmu Aftermath, česky Následky, který se odehrává rok po skončení 2. světové války v Německu. Herečka Keira Knightleyová jako Rachael, manželka britského plukovníka, přijíždí v zimě do zničeného Hamburku. Má se zde setkat se svým mužem Lewisem, který má za úkol německé město obnovit. Nový domov v Hamburku se ale Lewis

Mrazivého rána 20. ledna 2017 opouští zvláštní vlak vedený lokomotivou 123.020 ČD Cargo stanici Praha-Vršovice.

rozhodne sdílet s původními majiteli, tedy německým vdovcem Stefanem Lubertem a jeho dcerou. Britského plukovníka ztvární australský herec Jason Clarke, kterého mohou diváci znát z filmů Everest, Terminator Genisys nebo Velký Gatsby. Německého vdovce si pak zahraje Švéd Alexander Skarsgård, známý především díky nové Legendě o Tarzanovi. Film vzniká na motivy stejnojmenné knihy velšského spisovatele Rhidiana Brooka. Producentem je režisér Ridley Scott, známý filmy Vetřelec, Blade Runner nebo reklamou na počítače Apple z roku 1984.

Pro železniční scény jsou samozřejmě nezbytná dobová vozidla, v tomto případě pochopitelně taková, která co nejvíce odpovídají Německu poválečné doby. Zatímco zajistit u nás vhodnou parní lokomotivu nebyl problém, použit byl stroj 555.0153 KHKD, osobní vozy musely být přepraveny z Německa. Konkrétně šlo o jídelní vůz Mitropa a běžný rychlíkový vůz DR, oba z meziválečné doby.

Jídelní vůz byl pro společnost Mitropa (Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen Aktiengesellschaft) stavěn ve dvou sériích, nejdříve v letech 1927 až 1935 řadou německých vagonek, například v Kasselu, Breslau (Vratislav, dnes polská Wrocław), Görlitz (Zhořelec) a dalších. Vyrobeno jich bylo osmdesát sedm pod čísly 1001 – 1087 a v letech 1935 až 1939 na ně přímo navázala další série šedesáti kusů s vylepšeným pojezdem a jiným tvarem střechy, vyráběná již jen v Görlitz s čísly 1088 až 1147. Do Prahy „dorazil" vůz 1108, který byl vagonkou WUMAG Görlitz vyroben v roce 1936, a který po válce sloužil u znárodněné východoněmecké Mitropy, jenž byla formálně přímou následovnicí stejnojmenné předválečné společnosti. Po vyřazení z pravidelného provozu, ke kterému došlo zřejmě v šedesátých nebo nejpozději v první polovině sedmdesátých let 20. století, se tento vůz dostal do muzejních sbírek DR a dnes patří Muzeu DB a je deponován ve Zwickau.

Osobní (přesněji rychlíkový neboli Eilzugwagen) vůz 2. a 3. třídy původní řady BC4ü (dnes ABüe), s dobovým označením 73 245 Dresden, je nejběžnějšího meziválečného německého typu, pravděpodobně nejstaršího provedení z konce dvacátých let. Tyto moderní celokovové vozy byly stavěny postupně v několika sériích a provedeních až do 2. světové války a byly jimi, zvláště těmi z prvních sérií, nahrazovány někdejší oddílové „kupíčkové" vozy na rychlících v celém Německu. Zajímavostí této německé konstrukce vozů je, že části s 2. třídou měly na své straně dvojdílné dveře, kdežto vstup do 2. třídy byl dveřmi jednodílnými. Dnešní vzhled vozu je prakticky totožný se stavem po vyrobení až na jednu věc, kterou jsou přechodové měchy. Vozy totiž původně mívaly přechodové můstky otevřené, nikoliv s měchy. Vůz je taktéž součástí historických sbírek DB.

Přeprava obou vozů na natáčení i zpět proběhla z pochopitelných důvodů zvláštními vlaky. Návoz vozů z Německa proběhl večer 17. ledna v trase Bad Schandau – depo Praha-Vršovice. Zde byly vozy odstaveny do rána 18. ledna, kdy byly převezeny na dvoudenní natáčení na hlavním nádraží. V pátek 20. ledna dopoledne pak proběhl jejich návrat stejnou cestou, tedy zvláštním vlakem Praha-Vršovice – Bad Schandau.

Text a foto: Martin Boháč

Informace o změnách v produktech CIT

V Interních normách, sekce Přepravně-obchodní podmínky a tarify byly aktualizovány následující Produkty CIT:

GLV-CIM (Průvodce nákladním listem CIM)
GLW-CUV (Průvodce vozovým listem CUV)
GLV-CIM/SMGS (Průvodce nákladním listem CIM/SMGS)
GTM-CIT (Průvodce nákladní přepravou CIT)
GTW-CIT (Průvodce vozovou přepravou CIT)

Změny v GLV-CIM/SMGS se týkají Příloh 1, 4, 9 – strany používající Průvodce a jejich kontaktní údaje. U zbylých Průvodců – došlo k celkové jazykové a částečně i přílohové revizi – proto je v Průvodcích uvedena platnost těchto norem jako celku od 1. 1. 2017. Nové znění Průvodců se však prakticky od předchozích verzí liší jen ve dvou oblastech:

1. Celní oblast (GLV CIM, Příloha 2, sloupec 21) – vyšlo se vstříc námitce ČD Cargo (nálepky pro zásilky, které podléhají tranzitnímu režimu, tj. ne pro zásilky pod celním dohledem).

2. Elektronický nákladní/vozový list – všechna ustanovení týkající se této oblasti a zejména pak Příloha 1 (GLV-CIM, GLW-CUV, GTW-CIT) a Příloha 7 (GTM-CIT) doznaly zásadních úprav.

Hlavní myšlenkou většiny změn je princip rovnocennosti mezi elektronickými a papírovými dokumenty.

Michal Vítěz

Nový vůz ve flotile ČD Cargo

ČD Cargo v rámci obnovy parku železničních nákladních vozů zařadilo do své flotily nový vůz řady Sggrrs. Jedná se o osminápravový 80stopý vůz kontejnerového typu, který lze s nástavbami využívat pro přepravy všech druhů zboží.

Vůz je složen ze dvou 40stopých článků spojených tažně-tlačnou tyčí. Konstrukce vozu je výsledkem několikaletého vývoje realizovaného rakouskou společností Innofreight. Ta je lídrem evropského trhu v této oblasti. Proto je logické, že i ČD Cargo s touto firmou uzavřelo strategické partnerství navazující na naši předchozí spolupráci zejména při přepravách dřevní štěpky. Očekává se, že se spolupráce bude rozvíjet i v dalších komoditách.

V případě vozu Sggrrs se jedná o první vlaštovku, ale brzy budou přibývat další. Vůz je proto provozován ve zkušebním režimu a je prozatím vybaven šesti kusy speciálních palet s nízkými klanicemi Innofreight. Tyto palety jsou určeny pro přepravy hutních výrobků. ČD Cargo jejich využíváním propaguje tuto moderní přepravní technologii, která byla managementem ČD Cargo vybrána jako perspektivní způsob obnovy vozového parku. Vůz je unikátní svým patentovaným technickým řešením tak, aby v maximální míře umožnil svými vlastnostmi (vlastní váha vozu, počet náprav, možnosti zatížení) nasazení na všechny možné přepravy zejména komodit s vyšší měrnou hmotností.

Technologie Innofreight je jednou z mála, jež s ohledem na plánovanou životnost nových vozů vyhovuje ve všech aspektech, jako jsou univerzálnost, modularita, odstranění sezónních vlivů, maximální užitné vlastnosti vozu, jednoduchá a levná údržba, inovace a flexibilita při přepravách, unifikace vozového parku a splňuje tak i kritéria pro moderní a efektivní správu vozového parku. Tím je právě technologie výměnných nástaveb v kombinaci s univerzálním kontejnerovým vozem. Jedná se o skutečně nový a moderní trend v železniční nákladní přepravě.

První vůz byl slavnostně převzat 25. listopadu 2016 ve výrobním závodě Tatravagónka v Popradě. Po vyřízení nezbytných formalit s registrací na Drážním úřadě, kde mu bylo přiděleno číslo 31 54 4854 001-5 CZ-ČDC, byl přepraven do České republiky na vlečku společnosti Třinecké železárny. Tady proběhla 14. prosince první zkušební nakládka tohoto vozu. Na vůz bylo naloženo **128 tun kontislitků**, které z Třince zamířily na Kladno.

Roman Máslo

Železnice v Evropě 3. díl – Německo

Dne 7. prosince 1835 oficiálně začala historie železniční dopravy ve Spolkové republice Německo (SRN), když byla otevřena parní dráha Ludvíka Bavorského spojující Norimberk s Fürth.

Tato trať však nebyla nikdy napojena do celostátní sítě, musela až do svého uzavření v roce 1922 konkurovat tramvajím spojujícím výše uvedená města. K zajímavosti též patří, že prvním německým strojvedoucím byl Angličan. První Pruskou železnicí tak byla trať spojující Berlín s Postupimí zprovozněná v roce 1838. První dálkové spojení v Německu pak bylo otevřeno 7. dubna 1839 tratí Lipsko – Drážďany.

Politická nejednotnost volné ligy 39 svrchovaných německých států ztěžovala ve 30. letech 19. století rozvoj železničního systému. Změnu přinesl až narůstající význam celní unie „Zollverein" podporující hospodářskou jednotu. Do roku 1845 bylo v Německu postaveno více než 2 000 km železničních tratí, o deset let později to již bylo více než 8 000 km. Většina německých států měla státní železniční společnosti, ale vedle toho existovalo též několik velkých soukromých společností. Jedna z těchto soukromých společností postavila v roce 1843 první mezinárodní železniční spojení na světě – trať propojující Kolín nad Rýnem s belgickým přístavem Antverpy. Následně po sjednocení Německa v roce 1871 kancléř Otto von Bismarck usiloval o vytvoření státního železničního systému. Železnici byla připisována velká vojenskostrategická důležitost. Do roku 1880 mělo Německo 9 400 lokomotiv a ročně bylo po železnici přepraveno 43 000 cestujících a 30 000 tun nákladu. V roce 1909 vznikla Německá asociace železničních vozů DSV, která zajišťovala plynulou výměnu vozů mezi jednotlivými státními železničními správami včetně tvorby standardů.

V nákladní i osobní dopravě působí v Německu velký počet soukromých dopravců.

Na konci první světové války většina státních drah ztratila svůj královský nebo velkovévodský titul. Prvního dubna 1920 pak došlo ke sjednocení všech 7 železničních správ do Německých říšských drah (Deutsche Reischbahn – DR) podřízených německému říšskému ministerstvu dopravy. Po čtyřech letech, v únoru 1924, firma získala svoji právní subjektivitu a oficiální název zněl „Společnost německé říšské dráhy" (DRG). První světový železniční rychlostní rekord přes 200 km/h byl dosažen na trati Hamburg – Berlín dne 11. května 1936. Roku 1937 došlo opětovně k podřízení drah říšskému ministerstvu dopravy. Tento stav platil až do konce druhé světové války.

Německo bylo po druhé světové válce rozděleno na 4 okupační zóny (americkou, britskou, francouzskou a sovětskou), část území za řekou Odrou připadla Polsku a Sovětskému svazu. Z prvních tří okupačních zón vznikla v roce 1949 Spolková republika Německo („Západní Německo"), ze Sovětské okupační zóny vznikla pak Německá demokratická republika („Východní Německo"). Ve stejném roce tj. 1949 byla v Západním Německu vytvořena Německá spolková dráha (Deutsche Bundesbahn – DB), ve Východním Německu si dráhy ponechaly označení DR. Železniční doprava mezi dvěma bloky byla omezena, existovalo přibližně pět přechodů, a stejný počet i mezi Východním a Západním Berlínem, k tomu pak čtyři tranzitní trasy mezi Západním Berlínem a Západním Německem.

Po pádu Berlínské zdi v roce 1989 a znovusjednocení Německa dne 3. října 1990 došlo ke spojení železničních společností až 1. ledna 1994, kdy vznikly Německé dráhy (Deutsche Bahn – DB).

Ve Spolkové republice Německo je v provozu 33 331 km tratí, z nichž 20 000 km je elektrifikovaných a 18 000 km dvoukolejných. Na síti se nachází neuvěřitelných 24 970 mostů a viaduktů a 701 tunelů. Železniční napájecí soustava je oproti České republice jiná, a to 15 kV, 16 2/3 Hz. Německo se jako druhá země po Francii soustředilo na výstavbu vysokorychlostních tratí, první tratě byly zprovozněny v roce 1991 a nyní dosahují délky 3 000 km. Zajímavostí je nové berlínské hlavní nádraží otevřené v roce 2006 před konáním mistrovství světa ve fotbale. Stavba architektonicky významné pětipodlažní budovy trvala přibližně deset let a vyžádala si 700 milionů eur. Modální podíl železnice, z pohledu celkových přepravených tunokilometrů, se v SRN pohybuje okolo 17,5 %. Ročně je po železnici přepraveno přibližně 90 miliard osobokilometrů, v nákladní dopravě pak 116 miliard tunokilometrů. Téměř 40 % všech výkonů v nákladní dopravě zajišťují jiní dopravci než DB. Železniční sektor poskytuje okolo 140 000 pracovních pozic.

DB respektive Skupina DB v současné době působí celosvětově ve více jak 130 zemích, zaměstnává okolo 300 000 zaměstnanců, z nichž pouze 195 000 je situováno v Německu. Z hlediska právní formy se jedná o koncern s více než 80 dceřinými společnostmi. Železniční doprava tvoří přibližně polovinu obratu společnosti, zbylou část tvoří další dopravní a logistické služby. Skupina DB se člení na 8 základních obchodních jednotek. Na osobní dopravu jsou zaměřené DB Long-Distance, DB Regional a DB Arriva. Na nákladní dopravu DB Cargo a DB Schenker. Infrastruktuře se pak věnuje DB Netze Track, DB Netze Stations a DB Netze Energy. Stoprocentním vlastníkem DB je německý stát, sídlo koncernu je v Berlíně.

Přes hraniční přechod Kaldenkirchen DB – Venlo NS je vedena celá řada kontejnerových vlaků.

DB Cargo je největší železniční nákladní dopravce v Evropě, za ním dle statistik za rok 2015 následuje francouzské Fret SNCF, rakouské RCG a polské PKP Cargo. Prostřednictvím svých dceřiných společností provozuje DB Cargo železniční nákladní dopravu v řadě dalších států Evropy. Sídlo společnosti je v Mohuči. DB Cargo bylo založeno v roce 1999 v rámci železniční reformy. Do 1. března 2016 byl název společnosti DB Schenker Rail a ještě před tím Railion. DB Cargo člení své aktivity na tři regiony: východ (Polsko, Rumunsko, Bulharsko, Maďarsko), střed (zahrnuje 11 společností působících mj. v Holandsku, Skandinávii, Švýcarsku, Itálii) a západ (Velká Británie, Francie, Španělsko). Na českém železničním trhu působí DB Cargo od minulého roku. Společnost DB Cargo zaměstnává 30300 pracovníků, vlastní 87 000 vozů a 2 869 lokomotiv. Za rok 2015 přepravilo DB Cargo 300 miliónů tun zboží, což představuje 98 miliard tunokilometrů a 4 520 vlaků denně. Tržní evropský podíl DB Cargo, které dosáhlo v roce 2015 tržeb 4,4 miliardy eur, se pohybuje okolo 24 %.

DB Schenker je jedna z největších spedičních a logistických firem na světě. Založena byla Gottfriedem Schenkerem ve Vídni roku 1872. Dceřinou společností DB se Schenker stal v roce 2003. DB Schenker sídlí ve Frankfurtu nad Mohanem, zaměstnává 95 000 pracovníků, tržby se pohybují okolo 20 miliard eur. V Evropě je DB Schenker jedničkou v rámci tržeb za pozemní dopravu, v celosvětovém srovnání je na třetím místě a to jak u leteckých přeprav (tuny), tak i námořních přeprav (TEU) za DHL a Kuehne + Nagel.

Na německém dopravním trhu v současnosti aktivně působí okolo 400 společností. Žádné oficiální či kvalitní přehledy a statistiky konkurentů DB neexistují. Situace je dále komplikována tím, že se některé firmy „tváří" jako nezávislé, přičemž jsou s DB majetkově propojeny. Faktem uváděným samotným DB je pouze to, že podíl konkurentů DB Cargo na německém železničním nákladním trhu je ve výši 39,1 %. Za další významné hráče v nákladní dopravě však lze zcela jistě považovat dceřiné společnosti ostatních evropských dopravců SNCF Geodis (Captrain, ITL), SBB Cargo (SBB Cargo Deutschland), FS Treinitalia (TX Logistik, OHE), CFL (CFL cargo Deutschland) nebo nově PKP Cargo. Zapomenout by se také nemělo na společnosti Rheincargo nebo HSL Logistik.

DB Netz bylo založeno v roce 1999 v rámci již shora uváděné drážní reformy. Zajímavostí je, že zatímco Česká republika šla cestou úplného oddělení manažera infrastruktury (SŽDC) od dopravců, Německo šlo cestou holdingového uspořádání. V obou případech však byla naplněna směrnice Rady 91/440/EHS jejímž cílem je: oddělení řízení železničního provozu infrastruktury od poskytování služeb železniční dopravy s povinným oddělením účtů a volitelným oddělením organizačním nebo institucionálním.

Zbývá dodat, že zájmy ČD Cargo hájí v Německu dceřiná společnost CD Generalvertretung GmbH se sídlem ve Frankfurtu nad Mohanem. Ta vznikla již v roce 2005 a je tak nejstarší „dceřinkou" ČD Cargo.

Text: Michal Vítěz
Foto: Michal Roh ml.

Za Krakonošem do Jilemnice

První ledová socha Krakonoše byla na jilemnickém náměstí postavena již roku 1909. Každý rok má trochu jinou podobu. V minulosti Krakonoš stál, v letošním roce sedí a v ruce drží fajfku. Na náměstí se pán hor neobjevil jen v létech 1912, 2013 a 2016. V roce 1912 ho vystřídala socha Jana Buchara, průkopníka lyžování v Čechách, v posledních dvou uvedených letech se ho nepodařilo „vybudovat" pro nedostatek sněhu. Také v roce 2015 velmi brzy roztál. Mistrovské ledové dílo letos opět vytvořil výtvarník Josef Dufek.

Na pořádnou zimu jsou železničáři v Krkonoších zvyklí.

Socha Krakonoše je symbolem Jilemnice – města, jehož historie sahá cca do poloviny 14. století, do doby, kdy valdštejnská kolonizace dospěla až na Jilemnicko. Kolonizátoři zde nejdříve založili dvě vsi podle svého jména, a to Martinice a Štěpanice. Mezi nimi pak ve vykácených lesích vznikla ves Jilem nazvaná podle původního porostu. Výstavbou hradu Štěpanice vzniklo nové panství, které potřebovalo hospodářský střed. U hradu místo nebylo, a proto nejspíše okolo roku 1325 vedle vsi Jilmu, na křižovatce cest z Martinic do Štěpanic a z Mříčné do Valteřic, bylo založeno městečko Jilemnice. Bohužel toto tvrzení nelze doložit historickými dokumenty, neboť většina jich byla zničena při rozsáhlých požárech, které město postihly v létech 1634, 1788, 1803 a 1838.

Zvědavá ulička

Více se toho o historii města a jeho okolí můžeme dozvědět v místním Krkonošském muzeu. To sídlí v budovách zámku obklopeného krásným parkem. Na místě zámku stávala tvrz poprvé připomínaná roku 1492 a vybudovaná Valdštejny. Renesanční zámek byl postaven až za pánů Křineckých z Ronova, a to v druhé polovině 16. století. Později zde sídlil známý rod Harantů z Polžic a Bezdružic, ale největšího rozmachu zaznamenalo panství za Jana Nepomuka Františka hraběte Harracha (1828-1909). V muzeu je tomuto všestranně založenému muži věnována jedna z expozic. I přesto, že ve známém filmu Krakonoš a lyžníci je hrabě Harrach (ve filmu jako hrabě Weinach) vylíčen jako německý aristokrat, ve skutečnosti se jednalo o velkého vlastence, který podporoval např. vydání některých děl Karla Jaromíra Erbena, nebo který se aktivně podílel na budování pražského Národního divadla. Harrach byl také úspěšný podnikatel. Jeho sklárna v Novém Světě (Harrachově) patřila ve své době k nejslavnějším a výroba v ní nebyla nikdy zastavena. Jilemnické pivo se řadilo mezi nejlepší výrobky své doby.

V jilemnickém zámku se nacházejí expozice Krkonošského muzea

V expozici věnované životu Harracha se také dozvíme, že mu patří velká zásluha na vybudování železnice z Martinic v Krkonoších do Rokytnice nad Jizerou. 29. srpna 1898 obdrželi Jan hrabě Harrach, Josef Haney (továrník z Rokytnice nad Jizerou), Theodor Hübner (továrník z Jablonce nad Jizerou), František Jerie (starosta Jilemnice) a Jan Zubatý (okresní starosta z Jilemnice) koncesi pro výstavbu a provoz výše uvedené místní dráhy. Všichni zúčastnění šli do této akce i přes riziko nutnosti garance minimálního dovozného, tzn. závazu přepravit takové množství zboží a na takovou vzdálenost, aby byla vybrána tato minimální částka. Pokud by se minimální dovozné nepodařilo vybrat, museli by koncesionáři chybějící peníze doplatit. Provoz na trati byl zahájen 7. prosince 1899. Trať však neměla zůstat jen torzem, jak jej známe dnes, kdy je navíc většina vlaků ukončena v dopravně Jablonec nad Jizerou. Harrach zamýšlel prodloužit tuto trať do Polubného, resp. dnešního Harrachova a vybudovat tzv. krkonošský železniční okruh.

V již zmiňovaném filmu Krakonoš a lyžníci hrabě Harrach propagoval jízdu na „ski" a je pravdou, že na české Jilemnicko se lyže dostaly v roce 1892 skutečně jeho zásluhou. Hraběcí lesní správa objednala první dva páry lyží, které potom předala zdejším řemeslníkům, aby se je pokusili také vyrobit. To se úspěšně podařilo a brzy se „ski" využívaly nejen jako praktická pomůcka lesníků, ale i pro sportovní účely. S vývojem lyží, sněžnic, historií lyžařských závodů, včetně toho neslavně proslulého, při kterém v roce 1913 zahynuli Hanč a Vrbata, se můžete seznámit v další zajímavé expozici Krkonošského muzea v Jilemnici. A když už tu budete, rozhodně si nenechte ujít pohyblivý betlém Jáchyma Metelky. Betlém, na kterém Metelka pracoval v letech 1883 – 1913, je vybaven nejen celou řadou pohyblivých figurek, ale překvapí i bohatým zvukovým a režijně dobře uspořádaným programem. To vše za pomoci spleti provázků, táhel a koleček.

Ledový Krakonoš na jilemnickém náměstí

V muzeu mají otevřeno od úterý do neděle od 8 do 16 hodin. Takže až se do Jilemnice vydáte, nejlépe vlakem, nenechte si jeho návštěvu ujít. A zajděte i do Zvědavé uličky. Proč zvědavé? To uvidíte sami.

Text a foto: Michal Roh

Unikátní Metelkův mechanický betlém

Foto měsíce

Při obsluze vlečky Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou dne 10. prosince 2016 vznikl tento zajímavý snímek, který jeho autor, **Jaroslav Šrajer,** nazval „Setkání čtyř druhů dopravy – železniční, tramvajové, silniční a letecké".

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.