

V zájmu všech stran

Když jsme v České republice začali budovat trh bez přívlasků, stalo se slovo regulace téměř sprostým pojmem. Co nejméně státních zásahů, co nejvíce svobodného trhu. Podnikat se začalo i na dráze, soukromí dopravci začali vstupovat na české koleje nejprve v nákladní, později i v osobní dopravě.

Současná situace se v tomto ohledu vyznačuje řadou paradoxů. Ministerstvo dopravy je zřizovatelem Drážního úřadu, dopravce Českých drah i správce infrastruktury SŽDC. Dojde-li ke sporu mezi národním dopravcem a některým soukromým operátorem, stát jako stoprocentní vlastník ČD samozřejmě nemůže objektivně rozhodnout. Narůstá počet vlekcůch se sporů, které neumožňují pružně reagovat na potřeby trhu. Měl by se jimi zabývat nezávislý drážní regulátor. Ten však není ustaven i přesto, že jde o závazek daný Evropskou unií. Za jeho nesplnění nám hrozí sankce, žaloba na ČR byla podána již v roce 2010.

Je dobře, že nový ministr dopravy Antonín Prachař, s nímž přinášíme v dnešním Cargováku rozhovor, má zavedení tohoto institutu mezi svými prioritami. Neexistence nezávislého dohledu znamená nerovné podmínky pro dopravce. Pociťuje to i ČD Cargo, které je při požadavcích na přidělování kapacity trati pro osobní vlaky odsouváno na druhou kolej, podobně jako ostatní nákladní dopravci.

Samostatný úřad pro regulaci železniční dopravy funguje v sousedních zemích včetně Slovenska. Aby Drážní regulátor nikoho nediskriminoval a zajistil transparentní přístup k infrastruktuře, je v zájmu všech stran. **Irena Pospíšilová**

Personální změny ve společnosti

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém zasedání konaném dne 25. března 2014 přijalo usnesení č. 1888/2014 a schválilo:

- s účinností od 1. 4. 2014 obsadit do pracovní pozice ředitele Odboru bezpečnosti (O30) **Ing. Davida Höfera**
- s účinností ke dni 31. 3. 2014 odvolat z pracovní pozice ředitele Odboru controllingu a finančního řízení (O1) **Ing. Tomáše Tótha**
- s účinností od 1. 4. 2014 obsadit do pracovní pozice ředitele Odboru ekonomiky a finančního řízení (O1) **Ing. Tomáše Tótha**
- s účinností ke dni 31. 3. 2014 odvolat z pracovní pozice ředitele Odboru účetnictví (O2) **Ing. Mariollu Wróbel**
- s účinností od 1. 4. 2014 obsadit do pracovní pozice ředitele Odboru účetnictví (O2) **Ing. Roberta Heděnce**
- s účinností od 1. 4. 2014 obsadit do pracovní pozice ředitele Odboru controllingu a kapitálových účastí (O3) **Ing. Libora Gatěka**

Bc. Věra Drncová



Systém přeprav kontejnerů Innofreight je neustále inovován, aby zákazníkům byla nabídnuta přeprava skutečně na míru. ČD Cargo spolupracuje se společností Innofreight od roku 2005. O vývoji této spolupráce s největším poskytovatelem speciálních kontejnerů v Evropě se můžete dočíst uvnitř dnešního vydání. Na snímku souprava s kontejnery Innofreight s dlužní lokomotivou společnosti Sokolovská uhelná v Novém Sedle u Lokte. **Foto: Petr Valach**

ČD Cargo musí umět oslovit zákazníky

Post ministra dopravy patří ve vládě k horkým křeslům. Jedenapadesátiletý Ing. Antonín Prachař je již desátým českým ministrem dopravy za posledních osm let (od vzniku ČR je v čele resortu šestnáctý). V práci ho inspirují knihy J. A. Bati, který v nich líčí své představy o způsobu řízení.



Ing. Antonín Prachař

» Co považujete z tohoto pohledu za nejdůležitější?

Kniha, kterou mám před sebou, se jmenuje „Budujme stát pro 40 milionů lidí“. Je to pro mne opravdu základní kuchařka, kde mám některé myšlenky i zaškrtnuté. Mimo jiné se v ní píše, že zaměstnanost je otázkou výkonnosti. Kdo je výkonný, tak zaměstnává druhé, protože je potřebuje. A čím je kdo nevykonnější, tím toho potřebuje méně od druhých. Nejméně potřebuje ten, kdo nedělá vůbec nic. Baťa označuje za základ budování prosperity státu dopravu, dopravní infrastrukturu. Je to sice už hodně zprofanované tvrzení, ale výrobce se bez fungující dopravy nedostane se svým zbožím k zákazníkům.

Ta kniha vyšla v roce 1938 ve Zlíně, ale základní principy platí stále. Je třeba dát do pořádku oblastní silniční síť, k ní nám tady také píše pan Baťa před 76 lety – zákonodárna příprava ke stavbě. S politováním konstatuji, že stát nemá dnes vlastní moc, aby si prosadil svůj zájem. Týká se to obecně všech liniových staveb ve veřejném zájmu, silničních i železničních.

» Proč se to nedaří, když přece existuje Státní dopravní politika?

Nyní máme schválenou Státní dopravní politiku do roku 2020 i nava-

dotčených obcí. A pokud tyto zásady nejsou odsouhlaseny, anebo se např. stane, že občanské sdružení v dotčeném regionu tyto schválené zásady napadne u Správního soudu a ten mu dá za pravdu, znamená to, že nelze do takovéto oblasti umístit na mapu žádnou trasu. A bez toho se nedá pokračovat dál.

» Vy jste tedy v tom vašem rozhodování hodně spjatý s krajskými úřady...

Dokonce i s obcemi, s územním plánem každé dotčené obce. Protože neexistuje zákonodárna příprava ke stavbě, stát si nedokáže u liniových veřejných staveb prosadit svoji vůli. V zahraničí mají zákon o liniových stavbách, který tyto stavby jasně definuje ve státním zájmu, tento soubor staveb se předkládá poslanecké sněmovně, která jej schválí formou zákona. Stát má pak sílu prosadit svůj zájem.

Druhá část zákona se týká toho, jak funguje proces od zahájení přípravy stavby do získání stavebního povolení. Vše je naprosto transparentní, všichni mají právo vznést své námítky, posuzuje se vliv na životní prostředí, celý proces územního rozhodování atd. Ovšem pouze v rámci jednoho řízení, kde je přípustné jedno odvolání, jedno rozhodnutí a můžete vznášet své názory jen k aktuální fázi projednávání – nikoliv zpětně. O předložení takového zákona usilují. Bohužel u nás je situace zatím taková, že máte schváleno stavební povolení, souhlas s posouzením vlivu na životní prostředí a přijde ob-

čanská iniciativa, která řekne – my se vracíme na začátek a máme námítku k tomu a tomu...

» Může se takový zákon v rozumné době prosadit?

Je obrovská vůle konečně s tím něco dělat, zatím jsme tady 23 let odkázáni na zastupitelstvo „jedné obce“. Ale nemůžeme postupovat proti zákonu.

V knize Jana Bati je to už definováno. V okolních zemích to funguje, v Rakousku, Německu. Nechal jsem si poslat tyto zákony, přeložit je do češtiny a dáváme je do souladu s našimi právními předpisy, kterých se ta změna může týkat. Co všechno je třeba v tomto procesu změnit, abychom dokument mohli ve druhém pololetí předložit k meziresortnímu připomínkovému řízení. Dnes je situace taková, že od zahájení přípravy stavby do vydání stavebního povolení uplyne v průměru 12,5 roku. Možná když v padesáti letech nastoupíte na ministerstvo, tak až půjdete do důchodu, získáte stavební povolení na nějaký dílčí úsek...

» Stále chybí také důležitý institut nezávislého železničního regulátora, přestože to po nás požaduje Evropská komise...

Drážní regulátor by měl nezávisle vyřizovat výběrová řízení na provozování tratí, udělovat licence, měl by posuzovat oprávněné požadavky dopravců versus prostupnost dopravní infrastruktury, aby ten stav byl vyvážený

Přepravy v kontejnerech InnoFreight na míru zákazníkům

Systém přeprav v kontejnerech InnoFreight se v poslední době velice intenzivně rozvíjí, a to nejen v České republice, ale po celé Evropě. Celý systém je neustále inovován tak, aby zákazníkům byla nabídnuta přeprava skutečně na míru, samozřejmě při zachování základních principů celého systému, což jsou efektivní přeprava velkého objemu zboží, snadná nakládka i manipulace s kontejnery při vykládce.

Počátek spolupráce ČD Cargo, a.s., největšího železničního dopravce v České republice, a společnosti InnoFreight, největšího poskytovatele speciálních kontejnerů v Evropě, se datuje do roku 2005. V tomto roce byly zahájeny přepravy dřevní štěpky do papírny ve Štětí. Ze skromných začátků se dnes jejich objem vyšplhal až na více než 500 tisíc tun za rok 2013.

Systém je dnes zákazníkům nabízen ve čtyřech základních modifikacích: ► **WoodTainer** – kontejnery nabízeny ve čtyřech velikostech

► **AgroTainer** – speciální kontejner a návěs určený pro přepravu materiálů citlivých na vlhkost a pro paletové zboží. Vykládka je možná vysokozdvíhacím vozíkem (paletové zboží) nebo sklopením (např. obilí)

► **RockTainer** – speciální kontejner pro vykládku gravitací s možností dávkované vykládky do všech směrů nebo jednorázové vykládky do stran

► **Paletový systém** – systém určený pro přepravy velkoobjemového zboží (kulatina, vláknina) nebo těžkého dlouhého zboží (produkty těžkého průmyslu)

Nedílnou součástí celého systému jsou kontejnerové vozy různých řad (podle velikosti kontejnerů a požadavků zákazníků) nebo speciální InnoWaggon.

V České republice je v současné době provozován pouze první ze systémů, pro nějž je charakteristická vykládka pomocí otočného vozíku. WoodTainery jsou nasazovány na již zmíněné přepravy dřevní štěpky do dřevozpracujících závodů ve Štětí a v Paskově. Pokud však budeme rekapitulovat spo-

lupráci společností ČD Cargo a InnoFreight, pak do výčtu realizovaných obchodních případů musíme zařadit přepravy materiálu ze sanace ostravských lagun, přepravu kontaminovaných zemín ze Starého Města u Uherského Hradiště na skládku do Mydlovar nebo odvoz stavebních sutí z Prahy (Kolbenova) na skládku do Mostu. Řečí čísel se jednalo o více než 200 tisíc tun substrátu, který by byl jinak pravděpodobně přepraven po silnici. Pro udržení oboustranné efektivity přeprav v kontejnerech InnoFreight je nutné za-

Poměr přeprav v kontejnerech, který nyní činí asi 60 %, se bude dále navyšovat

jistit rychlý oběh souprav a eliminovat zdržení u nakládky nebo vykládky. Pro každý případ proto byla Odborem plánovaná kapacita připravena technologie a jízdní řád.

Velmi zajímavým projektem, který propojuje výhody systému InnoFreight a nabídku ČD Cargo na přepravu skupin vozů, je projekt zahájený v březnu roku 2011. Jedná se o přepravy cca 30 000 tun dřevní štěpky z vybraných stanic a nákladíšť v jižních a západních Čechách do teplárny v Plzni realizované ve skupinách 4–5 vozů, což představuje až 250 t dřevní štěpky. Také tyto přepravy je zpracován jízdní řád a přechod zátěže mezi jednotlivými vlaky, který je sledován. Se zákazníkem



Nakládka uhlí do kontejnerů InnoFreight.

Plzeňská teplárenská souvisí realizace dalšího nového obchodního případu. Přibližně od začátku roku 2013 probíhala jednání zástupců firem ČD Cargo, Plzeňská teplárenská, Sokolovská uhelná, InnoFreight a Carbosped na téma možného zefektivnění přeprav paliva do plzeňské teplárny. Ty byly doposud realizovány výhradně formou ucelených vlaků složených z výspných vozů řady Falls.

Kontejnery InnoFreight představovaly jednu z možných variant zajištění přepravy, přičemž pro jejich nasazení hovořil zejména vyšší ložný objem ve srovnání s vozy řady Falls. Brutto hmotnost uceleného vlaku složeného z těchto „klasických“ vozů činila 2 150 tun, z toho bylo 1 400 tun zboží. Při nasazení 28 vozů řady Sgns (40'ft) s 56 kontejnery se brutto hmotnost vlaku změnila na 2 240 tun a hmotnost zboží se zvýšila na 1 644 tun zboží. Z těchto čísel je tedy zřejmé, že jedním vlakem je za srovnatelných cenových podmínek možné

přepravit větší objem zboží, což nakonec rozhodlo. Před vlastním zahájením přeprav však bylo nutné vyřešit řadu problémů, zejména u nakládky. Například úzká mezera mezi kontejnery způsobovala usypávání nakládaného uhlí do kolejiště, proto musel být vyroben zvláštní přípravek k zamezení úsypů.

Nakládka prvních kontejnerů proběhla 4. února 2014 a 6. února 2014 v ranních hodinách byla souprava přistavena na vlečku plzeňské teplárny. Ihned poté byla zahájena vykládka. Jeden kontejner s 29,3 tunami uhlí byl vyložen za cca 5 minut, přičemž vozík musel vždy překonat vzdálenost asi 200 m. K vykládce byl samozřejmě využitý otočný vozík, kterým jsou v teplárně manipulovány kontejnery s dřevní štěpkou. V blízké budoucnosti je však uvažováno s výstavbou stacionární vykládky, která by celý systém ještě více zjednodušila a zlevnila. Podobné zařízení využívá pro vykládku InnoFreightů například firma Zellstoff Pöls v Rakousku. Nyní již přepravy probíhají v pravidelném režimu. Poměr přeprav v kontejnerech, který nyní činí asi 60 %, se bude dále navyšovat, ve vozech Falls jsou i nadále zajišťovány přepravy energetického uhlí z dalších lokalit a pro příjemce Plzeňská energetika.

Realizace přeprav energetického uhlí do Plzně stojí na počátku etapy, která v sousedním Rakousku nebo i dalších zemích znamenala přechod od přeprav ad hoc k pravidelným přepravám nejen hromadných substrátů. Celou přepravu je však vždy nutné posuzovat komplexně a porovnávat efektivitu s variantou využití konvenčních železničních vozů.

Michal Roh
Foto: Petr Valach



Vykládka InnoFreightů v areálu plzeňské teplárny

Lokomotivy řad 749 a 751 stále v provozu

Po oficiálním ukončení pravidelného provozu legendárních lokomotiv řady 749, známých pod přezdívkami Bartotka nebo Zamračená, k němuž došlo v osobní dopravě za zájmu médií v prosinci loňského roku, byly během února v Českých Budějovicích odstaveny pro nadbytečnost i poslední dvě provozované „zamračené“ lokomotivy v nákladní dopravě u ČD Cargo.

Jednalo se o lokomotivy 749.018 a 751.219. Z důvodu zvýšené potřeby lokomotiv nezávislé trakce, která souvisí mimo jiné i s náročnou výlukovou čin-

ností na síti SŽDC, však byly už na konci března zmiňované lokomotivy opět zprovozněny. A do provozu se ze stejného důvodu vrátily i lokomotivy 749.187 a 749.019. Jedním z výkonů, na které mohou být tyto lokomotivy nasazeny, je i vozba odklonových nákladních vlaků po neelektrifikovaných tratích, stejně jako v roce 2010, kdy byl pořízen snímek lokomotivy 751.219 ve dvojici s dnes už zrušenou 751.223 ve stanici Horní Cerekev před odjezdem s odklonovým nákladním vlakem do Tábora.

Text a foto: Martin Kalousek



Tři otázky pro...



Ing. Marka Šafarčíka
Z Odboru prodeje

► Za loňský rok byl plán ČD Cargo v komoditě železo mírně překročen. Jaké jsou vyhlídky pro nejbližší ob-

dobí? Jsou pro nás externí dopravci v těchto přepravách těžkým soupeřem?

Loňský plán v komoditě železo byl překročen zejména proto, že se nám podařilo získat řadu nových přeprav. Mám tím na mysli například přepravy šrotu z Ostravy a Valašského Meziříčí do Strážského pro příjemce SLOVAKIA STEEL MILLS, a.s. Ve spolupráci s národními železnicemi PKP Cargo a ZSSK Cargo jsme rovněž vozili železnou rudu v tranzitu z polského přístavu Swinoujscie do stanice určené Haniska při Košiciach. Také za 1. čtvrtletí letošního roku jsou výsledky příznivé. Již jsme přepravili přes 3,6 mil. tun, což je nárůst oproti loňskému roku o více než 250 tisíc tun. Tento pozitivní trend by měl pokračovat i v následujících měsících. Ale ani v naší komoditě konkurence nespí a soukromí železniční dopravci jsou

pro nás velkou hrozbou. Neustále s nimi bojujeme například ve spotových přepravách železa a šrotu v ucelených vlacích. I my se musíme přizpůsobit trendu nabízet ceny zákazníkům do konečných destinací v rámci celé Evropy, a to včetně zahraničních úseků. Jedině tak lze v boji s konkurencí uspět.

► Co považujete za největší obchodní úspěch v poslední době?

Za největší úspěch považujeme, že jsme uspěli v poptávkovém řízení firmy Arcelor Mittal Ostrava (AMO). Podařilo se nám uzavřít víceletou smlouvu na přepravy železné rudy, výrobků ze železa, dodej uhlí a vápenců. Pro tohoto zákazníka zabezpečujeme přepravu železné rudy v celé trase z Bosny ze stanice odesílací Omarska až do stanice určené Ostrava Bartovice.

► Podařilo se vylepšit kvalitu vozového parku pro tuto komoditu – pro železniční tradiční zboží k přepravě?

Musím konstatovat, že kvalita základních řad vozů pro nakládku železa, šrotu i co se týká počtu požadovaných vozů se zlepšila. Bohužel občas se projevuje nedostatek vozů řady Shimmns pro přepravy svitků. Myslím si, že by stálo za úvahu přistupovat k těmto vozům podobně jako silniční dopravci, kteří své kamiony maximálně využívají s cílem co nejvíce eliminovat prázdné běhy. Bohužel u národních dopravců mi to mnohdy připadá přesně opačně, kdy z různých důvodů si tyto vozy posíláme mezi sebou v prázdném stavu, aniž bychom hledali možnosti využití v loženém běhu v obou směrech.

Irena Pospíšilová

Ptáte se nás

DOTAZ: Kdy letos zahajuje svou sezonu Železniční muzeum Lužná u Rakovníka?

ODPOVĚD: Železniční muzeum ČD v Lužné se otevřelo 19. dubna. Mezi jeho letošní akce patří: První parní víkend (10. a 11. 5.), Historickým vlakem do Kralovic (24. 5.), Dětský den 1. 6.), Setkání provozních parních lokomotiv (21. a 22. 6.), Parním vlakem k Berounce (26. 7.), Z muzea do muzea (30. 8.), Model víkend, setkání šestnácti motorových lokomotiv (13. a 14. 9.), Poslední parní víkend (11. a 12. 10.). Muzeum bude pro letošní sezonu uzavřeno 28. 10. 2014.

Otvírací doba: 19. 4. až 31. 5. soboty, neděle + svátky, 1. 6. až 31. 8. úterý až neděle + svátky, 1. 9. až 28. 10. soboty, neděle + svátky, vždy od 9.30 do 17.00 hodin.

-red-

ČD Cargo musí umět oslovit zákazníky

Pokračování ze str. 1

a nikoho nediskriminoval. Takový úřad - na rozdíl od sousedů - nemáme. Zavedení nezávislého Drážního regulátora je jednou z podmínek pro další provoz na železnici.

► Bude to samostatná instituce?

Nemáme zájem zvyšovat byrokracii a vytvářet další úřady. Lze ji zařadit pod již existující úřad, jde jen o to, jakým způsobem stanovit jeho kompetence. To už se provede v rámci nového zákona.

► Mnohé základní věci, které by podpořily podnikání na dopravním trhu, se tedy řeší až dnes...

Dnes je situace taková, že od zahájení přípravy stavby do vydání stavebního povolení uplyne v průměru 12,5 roku

Ano, byla tu velká lidová tvořivost. Nepoučili jsme se, jak to funguje v zahraničí, chybějí zákony, které by nám usnadnily fungování tohoto státu.

► Lukrativní ucelené vlaky přebírají soukromé firmy, ČD Cargo i z těchto příjmů dotuje ztrátové jednotlivé vozové zásilky, které nikdo nechce provozovat. Jak řešit tento problém?

Základním principem je, že kdo nabízí služby, což je i dopravce ČD Cargo, musí umět svou nabídkou oslovit zákazníky. Zákazník nikdy nepřijde za poskytovatelem, nebude ho prosit, aby pro něj službu vykonal. V rámci trž-

ního prostředí si vybírá potenciální partnery. Externí privátní firmy vyhledávají příležitosti na trhu mnohem agresivněji a intenzivněji než národní dopravce. Kdysi národní podnik fungoval pro státní podniky a zdálo se, že není důvod, aby to tak nebylo dál. Situace se ovšem změnila.

Další záležitostí je lepší využívání kombinované, kontejnerové železniční přepravy. Jakým dílem se např. na výkonech velkých kontejnerových terminálů, na kombinované dopravě v ČR podílí ČD Cargo, kromě toho, že dává tarify za dílčí úseky, dělá subdodávky pro koncového zákazníka, pro spediční

velká, přesto prosperuje lépe, získává větší objemy přeprav. Čím to je? Dopravní společnosti jsou menší, pružnější a daleko lépe vyhledávají své příležitosti. A silniční dopravci se angažují



Hned od svého nástupu je Ing. Prachař středem pozornosti médií. Na snímku při své první tiskové konferenci po jmenování do funkce ministra.

Na prvním místě jsme se tedy rozhodli, že do vedení ČD Carga přivedeme lidi s úplně novým pohledem na obchodní politiku. Na druhém místě musíme vědět, co od nás zákazník očekává, jakou technologii, jaké typy vozů bude potřebovat. ČD Cargo má horší pozici v tom, že je sektorovým zadavatelem - na rozdíl od soukromých firem musí vypisovat výběrová řízení. Proces jejich vyhodnocení je zdlouhavý, zasahuje do toho Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, ale zákazník nebude čekat. Snažíme se, aby ČD Cargo nemuselo plnit statut sektorového zadavatele, a tím aby si za jasně deklarovaných podmínek mohlo řešit své postavení přímo na trhu. Chceme o tom jednat i s Evropskou komisí, abychom se nedopustili nezákonných kroků, nedovolené podpory apod.

firmu, ale samo svou obchodní politikou v tomto oboru už příliš nezvyšuje výkony ČD Carga. A nikde není psáno, že ČD Cargo nemůže využívat jiné dopravce pro tzv. první a poslední míli kombinované dopravy. Tam jsou obrovské příležitosti. První na řadu musí přijít komplexní nabídka a změna přístupu k zákazníkovi. Dále optimalizace vlastní činnosti, nákladů, efektivní hospodaření s vozovým parkem, využívání pracovní síly, optimalizace počtu pracovních sil na vlcích a nádražích.

► Nebrání lepšímu rozvoji železniční dopravy výše poplatků za dopravní cestu?

Ne. Dnes je výkonově zpoplatněna silnice ve všech zemích EU, všechny země mají mýto nebo je zavádí. Daňová zatíženost silniční dopravy je

Na prvním místě jsme se tedy rozhodli, že do vedení ČD Carga přivedeme lidi s úplně novým pohledem na obchodní politiku

v kombinované dopravě. ČD Cargo dělá jen dílčí přepravy, ale nenabízí mnohem aktivněji ten ucelený komplex služeb.

► Má ale i objektivní problémy. Kvůli zahuštěné osobní dopravě zejména na hlavním koridoru se brzdí i železniční nákladní doprava.

Souhlasím. Nevyváženost existuje, je to dáno rozložením přepravních toků. Měla by to být jedna ze základních úloh drážního regulátora, který by měl stanovit, jak se bude využívat dopravní cesta, aby nebyla žádná strana diskriminována. Musí přijmout jasná opatření a říci, že určitá trať je v osobní dopravě nabídkou již předimenzována, což diskvalifikuje přepravy ostatní, a proto regulátor další vstup nepovolí.

► Kde byste chtěl najít společnou linku se zaměstnanci ČD Cargo?

Co se týká managementu, přeji si v horizontu ne delším než půl roku, aby přišel s naprosto jasnou obchodní politikou, jakým způsobem se chce podílet na oslovování zákazníků a získávat obchodní příležitosti.

Směrem k zaměstnancům ČD Cargo spíše apeluji na to, aby se u sebe snažili nacházet vnitřní rezervy k plnění úkolů, aby efektivně využívali pracovní dobu. Pokud budeme muset přistoupit k určitým redukciím jejich stavu, uděláme to proto, aby optimální počet zaměstnanců měl vytvořeny nejlepší možné podmínky pro svou práci. Když to neuděláme, může firma skončit jako celek pro všechny. Stát není od toho, aby z kapes daňových poplatníků doval jakékoliv sektory, ale musí vytvořit podmínky, aby všichni mohli na trhu existovat. Na managementu je, aby dokázal najít takový způsob hospodaření, aby se nemusel spoléhat na čerpání peněz z našich daní.

Irena Pospíšilová

Na veletrh do Moskvy

Již tradiční místo v marketingovém kalendáři naší společnosti zaujímá účast na mezinárodním veletrhu dopravy a logistiky TransRussia Moskva. Na v pořadí 19. ročník této prestižní akce odjíždí delegace ČD Cargo již pojednaté.

Důvody jsou nasnadě - TransRussia si za dobu své existence vydobyla přední místo mezi evropskými dopravními veletrhy. Právě v návaznosti na obchodní strategii ČD Cargo a její evropské ambice není možné opomíjet vývoj a možnosti ruského trhu, který hraje prim v mnoha parametrech euroasijské dopravy a logistiky.

ČD Cargo se ve dnech 22.-25. dubna 2014 prezentuje na moderním moskevském výstavišti Crocus Expo v rámci samostatné designové expozice s výraznými prvky korporátní identity v pavilonu 1. Představuje zde komplexní nabídku služeb v oblasti konvenční dopravy, intermodálních přeprav a logistických center a dalších doplňkových služeb.

Důležitostí prezentace na tomto veletrhu odpovídá i složení delegace ČD Cargo, kterou kromě obchodních manažerů a nezbytného servisního týmu tvoří i zástupci vrcholového vedení společnosti v čele s předsedou představenstva Oldřichem Mazánkem a členem představenstva Karlem Adamem. V Moskvě je naplánována celá řada obchodních schůzek a setkání, nepočítaje v to navázání dalších kontaktů a dotazy z řad odborné a laické veřejnosti, které již tradičně návštěvnícký potenciál tohoto veletrhu škytá.

O samotném průběhu veletrhu a účasti ČD Cargo vás budeme informovat vzhledem k technickým termínům uzávěrky v květnovém čísle Cargováku.

Zdeněk Šiler

Navazujeme na výsledky roku 2013

Akciová společnost ČD Cargo podle předběžných výsledků za první tři měsíce potvrdila pozici leadera na tuzemském železničním dopravním trhu. Za toto období přepravila přibližně 16,9 mil. tun zboží, což je o 7 % více, než předpokládá plán.

Významný je i fakt, že se v letošním roce podařilo zastavit meziroční propad přeprav, a to i přesto, že jsme ztratili uhlí do Chvaletic. Podobné výsledky očekáváme i na úrovni tržeb z vlastní přepravy. Kontrakty s téměř všemi klíčovými zákazníky pro rok 2014 jsou uzavřeny, což je jasným signálem, že ČD Cargo je pro své zákazníky spolehlivým a strategickým partnerem. Obchodnímu úseku se pro letošní rok prozatím podařilo nasmulovat zcela nové obchodní případy v objemu cca 3,2 mil. tun.

S výjimkou přeprav černého uhlí, kde v důsledku konkurenčního boje pozice ČD Cargo oslabila, vykazují příznivé výsledky všechny další komodity. Teplé počasí letošní zimy se pozitivně projevilo na úrovni těžby dřeva a s ní spojené přepravě kulatiny, vlákniny i dřevní štěpky. Nově nyní např. realizujeme přepravy dřeva do stanic v jihozápadním pohraničí k překládce na

kamiony a následnému odvozu do Německa. Také na výsledcích v komoditě stavebniny se příznivě projevila mírná zima, kdy nedošlo k tak výraznému poklesu stavební výroby a s ní související přepravy cementů jako v jiných letech. Naopak negativně se teplé počasí projevilo v přepravách odsiřovacích vápenců do elektráren a tepláren. To se samozřejmě ukázalo i v komoditě hnědé uhlí, kde však byla realizována řada nových obchodních případů, včetně nových přeprav v přepravních jednotkách InnoFreight do teplárny v Plzni. Pozitivní vliv na celkové výsledky měly zvýšené objednávky železné rudy, včetně realizace přeprav železné rudy z Polska, kterou v minulém roce realizovali jiní dopravci. V přepravách železného šrotu byl pilotně zkoušen nový systém jejich realizace se shromažďováním jednotlivých vozových zásilek v Ostravě. Rovněž v přepravách chemických produktů a kapalných paliv se situace pozvolna zlepšuje. Agresivnější obchodní politikou se v konkurenčním boji podařilo získat řadu nových, zejména mezinárodních přeprav.

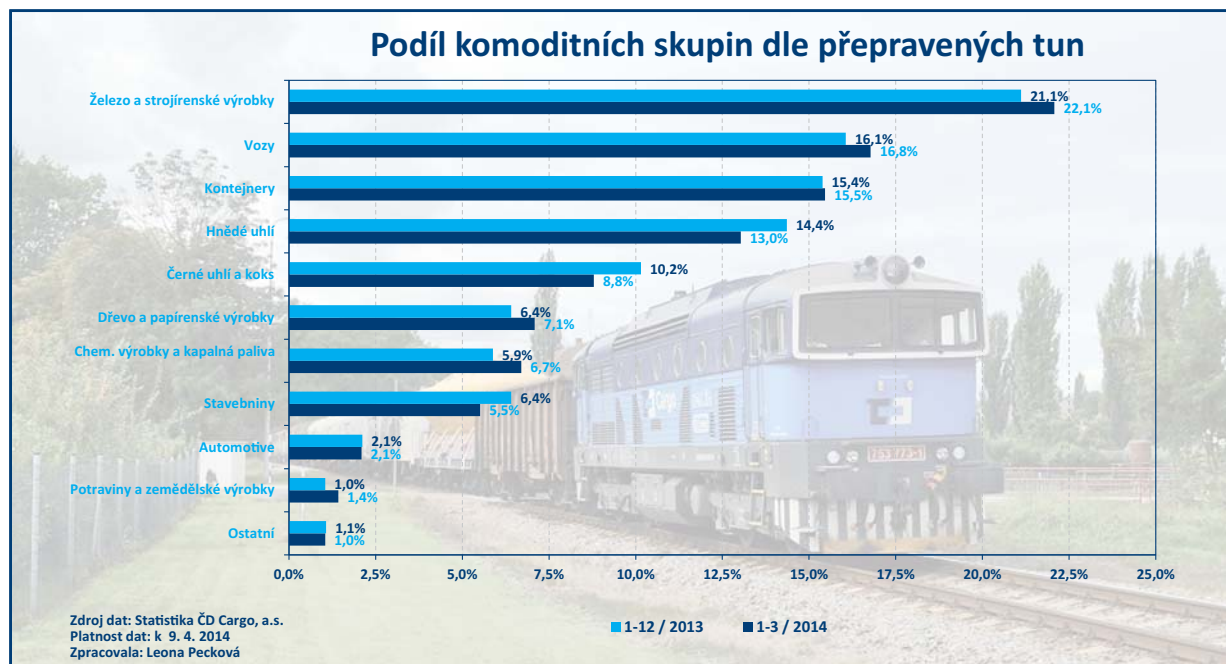
Kombinovaná doprava je trvale rostoucím segmentem přeprav (za období leden - březen nárůst cca 3 %), souvi-

sejícím s celkovým navýšením počtu vlaků všech významných operátorů. S ohledem na vývoj na trhu lze očekávat i v dalších měsících přepřehování plánu stejně jako realizaci nových spojů. Částečný pokles tranzitních přeprav automobilů byl v dostatečné míře sanován navýšením stávajících přeprav z tuzemských automobilek i realizací celé řady nových přeprav např. do

Chorvatska, Turecka nebo dalších zemí.

V následujícím období se ČD Cargo bude stále více zaměřovat na nabídku služeb v celé šíři přepravního řetězce. Intenzivněji budeme také využívat potenciál dceřiných společností v zahraničí. Zde také vidíme velký prostor pro možnou expanzi akciové společnosti ČD Cargo.

Michal Roh



Na redakční návštěvě: pracoviště Kalná Voda, PJ Česká Třebová

Potřebujete naložit bagr, tramvaj nebo pivovarskou linku?

Není problém

Nabídka komplexních služeb je pojmem, který je zvláště v poslední době velice často používán v souvislosti s rozšířením portfolia produktů ČD Cargo, resp. se změnou obchodní strategie. Jedním z pracovišť, kde „komplexní služba“ není jen prázdňím pojmem, je pracoviště provozní jednotky Česká Třebová v Kalné Vodě, dříve nazývané „esenvéčko“ nebo také středisko logistických služeb.

„Pokud potřebujete na železniční vagon naložit bagr nebo tramvaj, není to pro nás vůbec žádný problém,“ říká dozorcí Pavel Urban, jinak šéf střediska v Kalné Vodě, a dodává: „Nakládka mimořádných nebo lépe řečeno neobvyklých zásilek je jednou z činností, které

zákazníkům ČD Cargo úspěšně nabíjíme.“ Jeho slova potvrzují fotografie z řady úspěšně realizovaných nakládek nejen na Trutnovsku, ale po celé České republice. *Nakládali jsme a upevňovali silniční válce AMMAN v Novém Městě nad Metují, buldozer do Jerevanu v Praze-Libni, tramvaje do Kazachstánu v Krnově nebo kolejové páry v Berouně. Velmi zajímavá byla vykládka a nakládka vozů Ro-La ložených na jiných železničních vozech na zkušebním okruhu ve Velimě.“*

Dodejme, že se zaměstnanci střediska Kalná Voda se můžeme pravidelně setkat i při mediálně známé noční vykládce písku na Negrelliho viaduktu (ta se letos uskuteční na začátku května) nebo při vykládce a nakládce

kladní automobily a traktory, temperovaná zděná hala poskytuje zázemí pro údržbu a opravy všech mechanizačních i dopravních prostředků. V době naší návštěvy se zde právě dával do laku autojeřáb, který v Kalné Vodě převzali ze zrušeného střediska logistických služeb v Turnově. Další autojeřáb se vracel ze zakázky – zajišťoval překládku betonových prefabrikátů pro jednu trutnovskou firmu. Na dvoře stál odstavený také autobus, který býval dříve využíván při zajišťování náhradní autobusové dopravy při výlukách a dnes slouží zejména pro zájezdovou dopravu. Na opačné straně silnice se nachází stanice Kalná Voda s manipulační kolejí využívanou jak k nakládce, tak vykládce rozličných komodit. Plochu přiléhající ke koleji využívají jako manipulační sklad různé lesní společnosti, které si zde připravují dřevo před jeho expedicí ke konečným odběratelům. Samozřejmě v železničních vozech. Za loňský rok se jednalo o téměř 500 vozů, což představuje přes 20 tisíc tun surového dřeva.

Dodej není tak silný, i tak ale představuje cca 170 ložených vozů – přes 5 tisíc tun zboží. V areálu nákladního je k dispozici digitální silniční váha. Dozorčí Urban doplňuje: „Jedná se zejména o zásilky tříděného uhlí pro uhelné sklady. Palivo z nákladních vozů vyložíme, v našem areálu uskladníme a podle požadavků konečných zákazníků naši Avii rozvezeme. Dalším významným zákazníkem je porcelánka v Žaclěři, pro kterou vykládáme žáruvzdorné jíly, živce a další suroviny. Dříve byla naším velkým zákazníkem i sou-



Čištění vozů před další nakládkou na manipulační koleji v Kalné Vodě

sední betonárka. Ta však později přešla na silniční dopravu, protože začala dovozet suroviny pouze z blízkého okolí.“ K přepravám pro Keramtech s.r.o. Žaclěř se vrátíme v některém z dalších čísel našeho magazínu. Do Kalné Vody míří i velké množství prázdných vysokostěnných vozů k vyčištění. Ty jsou poté využívány k nakládce dřeva v celém Podkrkonoší. Čistit vozy však zdejší zaměstnanci jezdí i do jiných lokalit.

V květnu loňského roku došlo ke sloučení všech středisek logistických služeb v obvodu Provozní jednotky Česká Třebová pod jedno, se sídlem právě v Kalné Vodě. Tomu jsou nyní podřízeny pobočky ve Dvoře Králové nad Labem, Náchodě a Jaroměři; dohromady dalších 8 zaměstnanců. „Ve Dvoře Králové nad Labem zajišťujeme

vykládku a rozvoz tříděného uhlí pro firmu Ing. Jiří Vidasov, k dispozici je zde i krytá hala, ve které skladujeme např. barvy pro místní Jutu. V Náchodě zajišťujeme skladování fólií, včetně jejich přebalování a odesílání podle požadavků zákazníka. Pro pobočku v Jaroměři je nosným zákazníkem společnost Kimberly Clark, pro niž zajišťujeme skladování a silniční přepravu buničiny dovezené ze Švédska,“ popisuje činnost jednotlivých pracovišť Bc. Miloš Mazura, ředitel Provozní jednotky Česká Třebová. Provozním činnostem samozřejmě odpovídá vybavení manipulační a další technikou, jako jsou vysokozdvizné vozíky (v Jaroměři se speciálními kleštinami na manipulaci s buničinou), silniční soupravy nebo zařízení na vykládku uhlí (šnekový dopravník, násypky) apod. „Efekty sloučení pod jedno středisko se projeví velmi brzy. Je možné lépe hospodařit s pracovními silami i optimalizovat využití naší techniky,“ informuje Bc. Mazura, „kooperujeme i s dalšími podobnými středisky na síti ČD Cargo. Zákazníky v regionu oslovujeme s naší nabídkou napřímo, další případy jsou řešeny oddělením logistických služeb z Prahy.“ Každý obchodní případ je následně ekonomicky vyhodnocen.

„Jsem rád, že řídím dobrý kolektiv, na jehož členy se mohu plně spolehnout. Lidé u nás naplno využívají svých schopností, znalostí a odbornosti, ať už jde o jeřábníky, vazače, svářeče nebo řidiče s oprávněním pro řízení autobusů,“ říká na závěr našeho rozhovoru s hrdosť Pavel Urban.



Technika je připravena

Foto: autor (3x)



Jeřáb potřebuje nový lak

vojenské techniky při vojenských cvičeních. Naposledy to bylo vloni v Podbořanech. Činnost skutečně pestrá. Nejedná se vždy jen o nakládku, ale také např. o zabalení nákladu, např. již zmíněných tramvají do ochranné fólie, a o zajištění nákladu na železničních vozech. V této oblasti je klíčová spolupráce se zaměstnanci Odboru technologie, kteří způsob zabezpečení nákladu dokážou ušít přímo na míru konkrétní zásilce. Velmi těsná pak je i spolupráce s vozistry, kteří zásilky přebírají k přepravě. „Při jakýchkoliv pochybnostech ihned voláme kolegy zábranáře a konzultujeme s nimi správnost naložení,“ doplňuje Pavel Urban.

Vratme se však na základnu do Kalné Vody, kde pracuje celkem 11 zaměstnanců. V plechové hale parkují ná-



Nakládku stavebního stroje KOMATSU, který z Prahy-Libně mířil do Jerevanu, prováděli zaměstnanci střediska logistiky v Kalné Vodě. Foto: Pavel Urban

Michal Roh

Vlak s pískem pro plážový volejbal do netradiční destinace

Přeprava uceleného vlaku písku z Jestřebí – z pískovny Provozní jednotky Česká Třebová, a.s. – která se uskutečnila v polovině letošního února, směřovala do netradiční destinace: Pelhřimova.

Město, známé především svým festivalem „Pelhřimov – město rekordů“ a fiktivním krematoriem z filmu „Vesničko má středisková“, již brzy získá z iniciativy některých svých obyvatel další atrakci, a to moderní areál pro plážový volejbal. Areál je budován na konci Tábořské ulice u základní školy Osvození, a to na ploše o rozloze zhruba 3 500 metrů čtverečních, která

byla ještě donedávna ve velmi neutěšeném stavu, zarostlá plevelem, křovinami a plná odpadků.

Jedním z nejnáročnějších úkolů je vytvoření samotné plochy pro plážový volejbal. Obnáší to totiž navést na zem rozrytou stroji šest set šedesát metrů krychlových kvalitního písku. Tento písek se v České republice těží jen v několika málo lokalitách. Jednou z nich je zmíněná pískovna, ležící nedaleko Máchova jezera. Odtud pochází mimo jiné písky i pro tradiční beachvolejbalové turnaje na pražské Štvanici, kam jsou železnici dováženy již několik let a je přitom využíván netradiční dodej

až na místo nočním sypáním přímo z Negrelliho viaduktu.

I při dodávce do Pelhřimova proto padla volba na železniční přepravu, která byla realizována v noci z 12. na 13. února 2014 uceleným vlakem vozů Facc z Jestřebí do Havlíčkova Brodu a odtud postupnými návozy na několik částí do Jihlavy a Pelhřimova. Zde pak byly skupiny vozů postupně přistavovány na vlečku místního Agrochemického podniku, odkud byl písek nákladními automobily převážen přímo na stavbu.

Text a foto: Martin Boháč



Skupina prvních šesti vozů Facc se ráno 13. února blíží k Pelhřimovu.

Patříme ke špičce v zaměstnávání žen

V únorovém čísle interního magazínu jste si mohli přečíst krátkou sumarizaci statistik zaměstnávání žen v zahraničních železničních společnostech. Ze zajímavosti jsme se rozhodli podívat se na tuto problematiku detailněji ve společnosti ČD Cargo.

Ve srovnání s ostatními evropskými železničními společnostmi patří ČD Cargo z pohledu zaměstnanosti žen mezi první desítku. Celkově má v naší společnosti uzavřen určitý typ pracovního poměru více než 20 % žen. Posuzujeme-li tento údaj ze dvou základních pohledů, zjistíme, že zastoupení

žen silně ovlivňuje charakter pracovní náplně. V technicko-hospodářských profesích jsou ženy zastoupeny 42,3 % z celkového počtu zaměstnanců v tomto typu profese. Oproti tomu v provozních profesích jsou zastoupeny 16,4%. I tak lze říci, že ve srovnání s ostatními evropskými železničními nákladními dopravci patří ČD Cargo z pohledu poměru zaměstnaných žen k těm nejúspěšnějším. Tuto skutečnost potvrdily i statistiky představené na konferenci UIC (Mezinárodní železniční unie), které uvedly, že v mnohých železničních společnostech je poměr počtu žen podstatně nižší.

Pokud nahlédneme do různých studií zabývajících se postavením žen na trhu práce v České republice, zjistíme, že se rozdíly mezi muži a ženami postupně smazávají. Potvrdil to i poslední výzkum, který uspořádala společnost PricewaterhouseCoopers. Uvádí, že dochází k vyrovnání podmínek v odměňování obou skupin zaměstnanců, kdy se po malých krůčcích snižují rozdíly mezi mzdou v obou skupinách zaměstnanců (v současné době činí rozdíl v průměrných platech 15 % ve prospěch mužů).

Dušan Pouzar, Jana Nováková

Přehled personálních pracovišť ČD Cargo

Personální činnosti jsou v naší společnosti zajišťovány oddělením personálním O10/1 GR ČD Cargo prostřednictvím regionálních personálních pracovišť, která jsou rozmístěna v rámci obvodu jednotlivých Středisek oprav kolejových vozidel a Provozních jednotek.

V rámci centrály GR ČD Cargo je personální administrace zajištěna na pracovišti oddělení personálního v Praze, v 9. patře budovy LTH, v sídle společnosti ulice Jankovcova 1569/2c, Praha 7 - Holešovice.

V zájmu vyřízení požadavků všech zaměstnanců je na všech personálních pracovištích ČD Cargo stanoveno rozpětí provozní doby od 6 do 15 hodin. Konkrétní provozní doba je vždy vyvěšena u vchodu na pracoviště.

Bc. Věra Drncová

S účinností od 1. března 2014 sídlí personální pracoviště na těchto adresách:

ČD Cargo, a.s., Odbor lidských zdrojů personální pracoviště GR	adresa pracoviště
personální pracoviště Brno	Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 - Holešovice
personální pracoviště Česká Třebová	Kulkova 1, 614 00 Brno
personální pracoviště České Budějovice	náměstí Jana Pernera 1787, 560 02 Česká Třebová
personální pracoviště Olomouc	Novohradská 393, 370 01 České Budějovice
personální pracoviště Ostrava	Jeremenkova 103/23, 779 00 Olomouc
personální pracoviště Plzeň	Nádražní 88/192, 702 00 Ostrava
personální pracoviště Praha Libeň	Nádražní 102/9, 326 00 Plzeň
personální pracoviště Ústí nad Labem	Českomoravská 316/24, 190 00 Praha 9
	Pětidomí 7, 400 01 Ústí nad Labem

Vývoj informačních systémů ČD Cargo pokračuje (3)

Projekt DISC – nový modul KANGO

V rámci projektového programu „Upgrade informačních systémů ČD Cargo, a.s., ve vazbě na TSI-TAF“ (dále jen „Upgrade IS“) je nutné v systémech ČD Cargo implementovat funkcionalitu, která zajistí nový způsob komunikace týkající se konstrukce tras do grafikonu vlakové dopravy (dále jen „GVD“) mezi systémy dopravce a manažera infrastruktury dle standardů TSI-TAF.

Tyto standardy byly vytvořeny na úrovni evropských železnic tak, aby pomohly zejména vyřešit problematiku identifikace vlaků a tras na jednotlivých sítích evropských železnic. Technicky by nový způsob komunikace měl být velmi podobný tomu, který zabezpečuje požadavky na krátkodobou kapacitu (ad-hoc vlaky).

Modul KANGO

Novou funkcionalitu bude zajišťovat nový modul DISC KANGO, který bude součástí stávajícího řešení DISC

EMAN. V jeho rámci je v současnosti funkční jednotná a jedinečná databáze vlaků ČD Cargo, dat o vlakovorbě a je implementováno unifikované rozhraní pro podání žádosti o kapacitu z aplikací provozovaných manažerem infrastruktury (konkrétně aplikací KADR) dle požadavků TSI-TAF. Modul dále řeší problematiku sestavy plánu vlaků. Na základě historických dat a informací o sjednaných objemech přeprav stanoví různé varianty sdružování vozů do relací (konkrétně směřování vozů v jednotlivých stanicích). Na základě těchto informací určuje potřebný počet vlaků a jejich náplň (dojde k přiřazení relací na vlaky). Lze určit potřebné normativy vlaků a požadavky na časovou polohu jízdy vlaků a na takto naplánované vlaky se přiřazují požadované objekty (lokomotivy, strojvedoucí).

V rámci projektu se předpokládá implementovat „automatický“ přenos požadavku na konstrukci trasy do systému SŽDC KANGO. Po přenosu požadavku bude zajištěna zpětná in-

formace o jeho stavu v systému KANGO (přijat, akceptován, zkonstruováno atp.) a bude rovněž umožněno provádět případné změny. V rámci modulu bude umožněno:

- ▶ uživatelský výběr tras (vlaků) v DISC EMAN pro označení, které vlaky (trasy) předat pro konstrukci do systému KANGO, možnost ručního či automatického doplnění některých parametrů tras nevidovaných v DISC EMAN (konstrukční příkazy), možnost ručního či automatického nepředání některých parametrů tras evidovaných v DISC EMAN do systému KANGO;
- ▶ automatické generování nebo ruční vytvoření požadavku na konstrukci trasy vlaku do systému KANGO, nastavení odloženého požadavku (naplánovaná úloha);
- ▶ automatický příjem informace o stavu požadavku s možností reakce na daný stav požadavku;
- ▶ příjem vyřízené žádosti ze systému KANGO (vrácený jízdní řád), reakce na vyřízenou žádost (akceptace,

Personální oddělení odpovídá

DOTAZ ZAMĚSTNANCE:
Proč jsem musel na personální pracoviště předkládat občanský průkaz a průkazku zdravotní pojišťovny?

ODPOVĚĎ:

Pro plnění svých zákonných povinností musí zaměstnavatel znát údaje o osobě zaměstnance. Povinnosti zaměstnanců ve věci ohlašování změn osobních údajů jsou rovněž stanoveny zněním Pracovního řádu společnosti ČD Cargo, a.s. (IN č. PERS-15-A-2008).

1. Z důvodu pravidelných měsíčních hlášení o změnách hlášení do registru pojištěnců České správy sociálního zabezpečení jsou to údaje:

- jméno, příjmení, rodné příjmení, datum narození, rodné číslo
- trvalý pobyt, popř. jinou adresu pro doručování písemností
- rodinný stav
- údaje o důchodu a jeho druhu

2. Ve vazbě na odvod pojistného na všeobecné zdravotní pojištění je to navíc údaj o zdravotní pojišťovně, u které je zaměstnanec v registraci.

3. Z důvodu hlášení a statistik pro NBÚ je to např. údaj o státním občanství.

Prakticky je na personálních pracovištích zjišťováno, že zaměstnanci svou základní ohlašovací povinnost při změnách výše uvedených údajů nesplňují a tím může dojít i k sankčním postihům uplatňovaným vůči zaměstnavateli.

Např. zaměstnanec nenahlásí na personální pracoviště změnu zdravotní pojišťovny, tím dochází k chybnému odvodu jeho zdravotního pojištění (na

původní pojišťovnu) a nejen zaměstnavateli vzniká nedoplatek pojistného ve zdravotní pojišťovně, ke které se zaměstnanec přehlásil. Zaměstnavateli je za dlužné pojistné účtováno penále a vinou zaměstnance se dostává do registru dlužníků pojistného a v případě potřeby mu nemůže být vydáno potvrzení o bezdlužnosti, které je požadováno např. při účasti na výběrovém řízení.

V zájmu zajištění aktuálních údajů jsme přistoupili v souvislosti s podpisy zaměstnanců na daňových prohlášeníh na rok 2013 i k zajištění revize osobních údajů.

Zaměstnancům jsme pro zjednodušení administrativních úkonů vytiskli sestavu s údaji, které jsme měli zavedeny v informačním systému, ze kterého se výše uvedené zákonné výstupy zpracovávají. Rozjeli jsme se přímo na jednotlivá pracoviště – místa podpisů daňových prohlášení a kontrolou dle občanských průkazů a průkazek zdravotní pojišťovny se data překontrolovala. Skutečně ojedinělé jsou případy, kdy např. kvůli nemoci zaměstnance se data kontrolovala nebo ještě kontrolovali do dnešních dnů.

Z pohledu aktuálnosti údajů našich zaměstnanců při zajištění všech našich zákonných povinností musím konstatovat, že revize dat zaměstnanců měla svůj smysl a splnila svůj účel.

Za to patří poděkování nejen zaměstnancům všech personálních pracovišť, ale i všem zaměstnancům, kteří nezbytnost této akce pochopili a při kontrole s námi velmi ochotně spolupracovali.

Bc. Věra Drncová

Upgrade informačních systémů ČD Cargo, a.s., ve vazbě na TSI-TAF CZ 1.01/1.2.00/12.0287

Projekt je realizován v rámci Operačního programu Doprava, prioritní osy 1 – „Modernizace železniční sítě TEN-T“,

podprogramu 2 – „Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu a rozvoj telematických systémů“.



Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Fond soudržnosti

změna požadavku, možnost modifikace během konstrukce atp.).

Modul GPPS

Dále se plánuje rozvoj modulu GPPS (grafikon provozních procesů stanice). V roce 2013 proběhla úvodní fáze rozvoje tohoto modulu, kdy se zajistila evidence obsazení manipulačních vlaků vlakovými četami a rovněž obsazení stanic posunujícími zálohami. V rámci projektu Upgrade IS bude nově rozvinuta možnost plánování činnosti v jednotlivých stanicích. Na základě plánu jízd vlaků vycházejícího z modelu plánu vlakovorb v DISC EMAN pak bude možné v konkrétních stanicích definovat úkony a činnosti a k nim přiřazovat zdroje. V rámci modulu bude umožněno:

- ▶ editovat časy a doby obsluhy manipulačních míst a vleček a poskytovat tato evidovaná data ostatním systémům;
- ▶ editovat k vybraným stanicím její topologii – koleje a kolejové skupiny;
- ▶ přiřadit k uživatelům jejich role

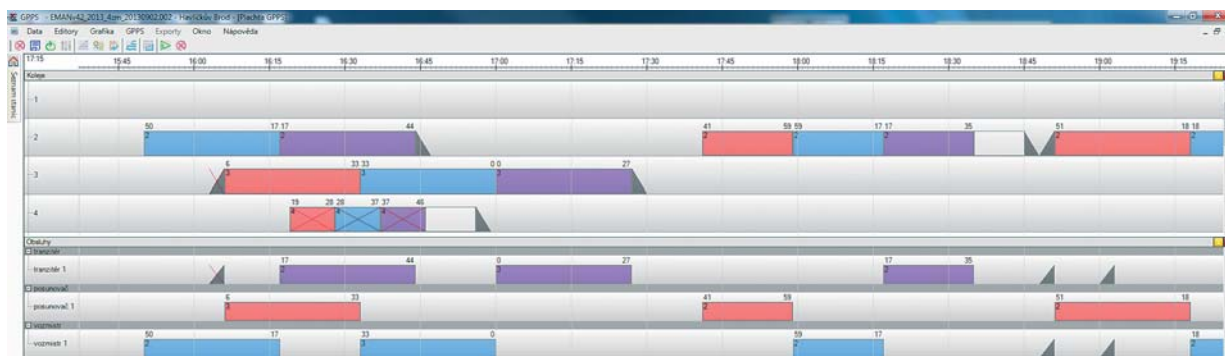
a práva a synchronizovat data se serverovou částí modulu;

- ▶ editovat úkony a činnosti prováděné na vlacích v konkrétní stanici (úkony a činnosti bude možné přiřazovat nejen k vlakům, ale i k daným činnostem bude možné přiřazovat profese či pracovní místa);
- ▶ vytvořit konečný návrh obsluhy stanice, který bude možné editovat dle požadavků uživatele.

Závěr

Zavedením výše uvedených modulů předpokládáme vytvořit nástroj, který zajistí jednak vyšší využití zdrojů ve stanicích a jednak přizpůsobení systémů ČD Cargo tak, aby splňovaly požadavky specifikované normou TSI-TAF – zejména oblast „Žádost o trasu“. Implementace obou modulů je naplánovaná do konce roku 2014. Jejich konečný termín je závislý rovněž na úpravách v systému KANGO na straně SŽDC, proto je nutné všechny kroky koordinovat se SŽDC.

Luděk Ehrenberger



Jak se přepravuje přes hranice v Mostech u Jablunkova

Dnešní pokračování tohoto seriálu nás po delší době zavede na česko-slovenskou hranici, a to na jeden z nejvytíženějších hraničních přechodů v Mostech u Jablunkova. Jeho historie se začala psát v druhé polovině 19. století, v době, kdy začala být aktuální výstavba železniční tratě spojující průmyslovou oblast Třinecka s rudnými ložisky na Slovensku, tzv. Košicko-bohumínské dráhy.

Současný přeshraniční úsek mezi Českým Těšínem a Žilinou, včetně Jablunkovského tunelu č. I, byl otevřen 8. ledna 1871. Když bylo v roce 1898 dokončeno zdvoukolejnění úseku Čadca – Jablunkov, tunel zůstal jednokolejný, resp. zde vznikla unikátní normálněrozchodná kolejová splítka. Až v roce 1914 bylo přistoupeno k výstavbě Jablunkovského tunelu č. II, který byl dokončen v roce 1917.

Po vzniku Československé republiky byla trať, i přes územní spory o Těšínsko se sousedním Polskem, přisouzena ČSR. I další historický vývoj byl v této strategické oblasti bouřlivý. Po Mnichovském

diktátu se celý slezský úsek Košicko-bohumínské dráhy ocitl na polském území. Jablunkovské tunely byly polským vojskem zaminovány a stráženy. To se ukázalo jako velmi významné při tzv. Jablunkovském incidentu, kdy v noci z 25. na 26. srpna 1939 obsadil německý diverzní oddíl stanici v Mostech u Jablunkova s cílem uchránit tunely před důsledky očekávaného válečného konfliktu. Příslušníci polského odboje však ještě před tím zničili v obou tunelech nosné klenby. Od elektrifikace tratě v roce 1963 sloužily oba jednokolejné tunely v téměř nezměněné podobě až do začátku 21. století.

V roce 2007 byla zahájena první část modernizace, konkrétně úseku Bystřice nad Olší – Mosty u Jablunkova státní hranice, jejíž součástí byla i rekonstrukce, resp. přestrojení dvou nových jednokolejných tunelů. Nakonec však zvítězila varianta rozšíření tunelu č. II na dvoukolejný a zrušení tunelu č. I. Nový tunel byl prorazen v červnu 2009, ale již v listopadu téhož roku došlo k několika propadům nadloží tunelu, což mělo za následek několikeré

přerušení provozu. Zájemcům o podrobnou historii tunelu lze ke studiu doporučit knihu Jablunkovské tunely vydanou v roce 2013 Nakladatelstvím Beskydy. My se ale přenesme do současnosti.

Denně projede Jablunkovským průsmykem v průměru asi 15 párů vlaků nákladní dopravy. Výjimkou však nejsou ani dny, kdy se počet předaných vlaků v jednom směru pohybuje kolem čísla 20. V čele většiny těžkých vlaků jsou zapřažena slovenská „Dvojčata“ řady 131. Ale ani ty přes svůj výkon 2 x 2 240 kW nestačí ke zdolání až sedmnáctipromilového stoupání přes Jablunkovský průsmyk. Na postrkovou službu jsou dnes nasazovány výhradně lokomotivy řady 181 nebo 182 ze SOKV Ostrava. Mnozí si však ještě pamatují nasazování podobných lokomotiv, avšak s logem slovenského dopravce.

Některé vlaky jsou až do cílových stanic na Ostravsku (např. Třinec, Ostrava-Bartovice apod.) vedeny slovenskými strojvedoucími, naopak naši strojvedoucí zajíždějí přes Mosty do Žiliny, Martina, případně dalších slovenských stanic. Tyto výkony jsou také částečně kompenzovány nasazením lokomotiv střídavé trakce a strojvedoucích ČD Cargo na jihu Slovenska.

Vlaky jsou zde skutečně dosti těžké, dosahují brutto hmotnosti až 2 500 tun. Není divu, vždyť nosnými komoditami jsou železná ruda a černé uhlí. Železná ruda nejvíce v dovozu (cca 5 mil. tun) a černé uhlí ve vývozu a průvozu (cca 1,5 mil. tun). Dovozy také v přepravách přes Jablunkovský průsmyk zaujímá největší podíl (57 %), na druhém místě je vývoz (31 %), pomyslnou třetí příčku obsazuje průvoz ve směru z Polska přes Českou republiku na Slovensko, do Maďarska a dalších zemí (10 %).

Jak bylo uvedeno, dovozy dominují přepravy železné rudy z východoslovenských překladišť pro naše nejvýznamnější zákazníky ArcelorMittal Os-



Postrk rudného vlaku z/do Třince zajišťovala dne 13. dubna 2014 lokomotiva 181.084 dopravce ČD Cargo – zde přímo na státní hranici.

trava a Třinecké železářny (78 %). Zásobování rudou musí probíhat plynule, proto nemohlo být přerušeno ani během nepřetržitých výluk při výstavbě nového Jablunkovského tunelu. V tomto období musely být rudné vlaky dopravovány přes sousední, sklonově také náročný hraniční přechod v Horní Lidči. Významný podíl zaujímají i přepravy dolomických vápenců ze Slovenska (13 %), které jsou také nepostradatelnou surovinou při výrobě železa v obou zmíněných firmách.

Již několik let se objem zboží vstupujícího do České republiky přes jablunkovský průsmyk pohybuje na úrovni 6,8 mil. tun zboží. Ve vývozu a průvozu jsou nejdůležitější přepravy černého uhlí a koksu (37 %) jak z OKD pro příjemce US Steel v Košicích, tak z polských přístavů a koksoven rovněž pro US Steel a další odběratele v Maďarsku a Rumunsku. Tento tzv. krátký tranzit přes PPS Mosty u Jablunkova zaznamenává v posledních letech značný nárůst. Obchodním zástupcům ČD Cargo se např. v loňském roce podařilo na tomto rameni získat přepravy železné rudy z přístavu Swinoujscie do US Steelu Ko-

šice, které byly v minulosti dopravovány výhradně přes Polsko. Ze zajímavých přeprav ve vývozu můžeme jmenovat např. břídlíci z Mikulovic a Svobodných Heřmanic k překládce do Čierne nad Tisou nebo nově získané přepravy chemických produktů z BorsodChemu MCHZ do výrobního závodu téže společnosti v Maďarsku. Celkový objem zboží vystupujícího přes Mosty u Jablunkova z České republiky se pohybuje mezi 4,6 – 5 mil. tun.

Dne 2. července 2013 byl zahájen plně dvoukolejný provoz v novém Jablunkovském tunelu, 15. prosince téhož roku byla celá stavba s názvem „Optimalizace tratě st. hr. SR – Mosty u Jablunkova – Bystřice n. Olší“ dokončena. Stavbaři však zdejší kraj nepouštějí – přestavbu totiž čeká stanice v Českém Těšíně, včetně navazujícího úseku do Dětmarovic. Stavební práce by se naplno měly rozběhnout v květnu letošního roku, jejich ukončení se očekává na konci roku 2015. Poté už snad bude možné naplno využít kapacity modernizované tratě přes jablunkovský průsmyk.

Text a foto: Michal Roh



Lokomotiva řady 131 dopravce ZSSK Cargo v čele uceleného vlaku s hutními výrobky projíždí v červnu 2009 jednokolejným Jablunkovským tunelem č. I směrem na Slovensko.

Železniční tratě, kde vládne jen nákladní doprava (19)

Trať Bošice – Bečváry

Nechybělo mnoho a tato středočeská místní trať, historicky sestávající ze dvou úseků Bošice – Zásmyky a Zásmyky – Bečváry, by se bývala do našeho seriálu vůbec nedostala.

A ne snad proto, že by na ní dosud panovala pravidelná osobní doprava (ta byla zastavena již v prosinci 2006 se zahájením platnosti jízdního řádu 2006/2007), ale naopak – již řadu let na ní zcela chybí doprava nákladní. Tato situace se zdála již být neměnnou a definitivní, a to až do počátku června 2013, kdy do zdejšího dění zasáhla vyšší moc, a to doslova.

V červnu 2013 se Českou republikou prohnaly povodně, které proběhly ve třech navazujících vlnách: první od 29. května do 5. června po několika-denním dešti především v oblasti Středočeské pahorkatiny, ale i na severozápadě a severovýchodě Čech, druhá a zdaleka ne tak intenzivní přišla v důsledku intenzivních lokálních dešťů do nasycených jihočeských povodí od 10. do 12. června a třetí, nejslabší vlna od 24. do 27. června 2013 v oblasti Krkonoš, Jizerských hor a Českomoravské vrchoviny. A hned první vlna zasáhla

do osudů zdejší tratě, když v neděli 2. června říčka Výrovka v Plaňanech postupně překročila po deváté hodině ranní 1. stupeň povodňové aktivity (SPA), 3. SPA po poledni, a kolem 20:00 v pondělí 3. června kulminovala na 453 cm/122 m³ za sekundu (hranice stoleté vody je zde 75 m³ za sekundu). Touto povodní došlo v Plaňanech k vážnému poškození tělesa tratě Pečky – Bošice, provoz na ní byl přerušen a dosud nebyl obnoven.

Osobní doprava na rameni Pečky –



Asi rekordní nákladní vlak na trati Zásmyky – Bečváry, Mn 85957 Kolín – Bečváry – Bošice, zachytil objektív v Bečvárech.

Kouřim je od té doby nahrazena v úseku Radim – Bošice – Kouřim autobusy a doprava nákladní, tedy de facto obsluha Bošic, je od té doby odkloněna od Kolína na trať směr Ledčecko do Bečvář a dále na léta nepoužívaný úsek Bošice – Zásmyky – Bečváry.

Tato krátká trať sestává historicky ze dvou částí, Bošice – Zásmyky a Zásmyky – Bečváry. Část Bošice – Zásmyky byla postavena společností Rakouských místních drah (ÖLEG) a do pravidelného provozu uvedena 15. února 1882, a to společně s oběma dalšími tratěmi, vycházejícími z Bošic,

do Kouřimi a Svojsic. Již 1. ledna 1884 se celá tato „sít“ dostala do majetku STEG, se kterou byla v roce 1909 zestátněna. Na trať do Zásmyk navazovala vlečka k Bečvářům do hospodářského areálu, zprovozněná 1. srpna 1887. Když v prosinci 1900 dorazila do Bečvář místní dráha Kolín – Rataje nad Sázavou (– Ledčecko – Čerčany), došlo posléze k propojení obou „sítí“. To se uskutečnilo dostavbou krátké (o délce jen asi 300 m) spojky z vlečky do nádraží v Bečvárech a změnou statusu příslušné části vlečky ze Zásmyk k nové odbočce na veřejnou trať. Status vlečky si podržel jen krátký koncový úsek do hospodářského areálu (dnes firmy Zempo a Zempomarket), který byl velmi pravděpodobně využíván železniční nákladní dopravou až do období před rokem 1990.

Jak již bylo uvedeno výše, byla pravidelná osobní doprava v úseku Bečváry – Zásmyky – Bošice zastavena již v prosinci 2006. Více-méně pravidelná nákladní doprava ji přežila o čtyři roky, do prosince 2012. Posledními zásilkami, které byly úsekem Bečváry – Zásmyky pravidelně provázeny, bylo tříděné uhlí pro zásmyckého obchodníka v počtech několika málo vozů řady Es měsíčně. Do března 2001 byla tato monotónnost vykládky ještě

doplňována dovozy hnojiv od českých i slovenských výrobců a například v květnu 2002 sem dorazil na nízkostěnném voze i jeden kombajn.

Po povodních v červnu 2013 a přerušení tratě Pečky – Bošice byla k obsluze Bošic znovu využita již mrtvá trať přes Zásmyky. Poprvé se tak stalo 2. července 2013, kdy do Bošic dorazil Mn 85955, vezoucí zátěž do Kouřimi. Od té doby jsou zde manipulační vlaky zaváděny podle potřeby v úterý a ve čtvrtek a hlavní přepravovanou komoditou plastové fólie, určené pro vlečku Správy státních hmotných rezerv (SSHR) v Bošicích. Její zajímavostí je, že se nalézá na krátkém zbytku tratě do Svojsic, na které byl pravidelný provoz zastaven již v roce 1926 (viz úvodní díl našeho seriálu ze září 2012).

Mimořádné navýšení přepravních výkonů pak trať zažila v únoru a zejména březnu letošního roku, kdy byl do Bošic přepravován různý technologický materiál, pro případ mimořádných událostí skladovaný SSHR. Jednalo se o různé konstrukční dílce ze skladů v Borohrádku, které sem byly přepravovány manipulačními vlaky z Kolína, mnohdy vytiženými na hranici normativu lokomotivy řady 742.

Martin Boháč

Foto: Petr Herbrík

Čtenářská anketa jubilujícího Cargováku

Vážené čtenářky, vážení čtenáři, jak jste si možná všimli, aktuální, právě vydané číslo Cargováku má ve svém podtitulku (alespoň na webu) číslovku, jež předchází kulatému výročí, resp. kulatému vydání magazínu. Příští číslo totiž bude padesáté v pořadí a není to jediné jubileum, které nás v tomto roce čeká.

Letos v září uplyne pět let od doby, kdy začal vycházet interní magazín Cargovák v elektronické podobě. Za tu dobu jste se mohli potkat s několika podobami grafického zpracování i s tím, že Cargovák střídavě vycházel pouze v elektronické verzi nebo, právě jako letos, ve verzi tištěné. A protože se blíží uvedená výročí, rozhodla se redakce interního magazínu oslovit vás, naše věrné čtenáře a spolupracovníky, s tím, abyste nám svěřili svoje názory na to, jak v současné době magazín hodnotíte a co byste od něj v budoucnu očekávali. Ke sdělení názoru vám nabízíme několik způsobů. Rádi bychom vás požádali o to, abyste využili možnosti anketu vyplnit „on-line“ přímo na webu interního magazínu.

V případě, že budete chtít využít jiných prostředků, můžete zaslat své názory na e-mailovou adresu hrpro-

jekty@cdcargo.cz. Do předmětu zprávy uveďte „Interní magazín Cargovák – anketa 2014“, nebo zašlete v listinné podobě na adresu: Dušan Pouzar, Odbor lidských zdrojů ČD Cargo, a.s., Jan-
kovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7-Holešovice.

Budeme se těšit na vaše názory. **Anketa bude ukončena 31. května 2014.**

Všem čtenářům děkujeme za zaslání příspěvků a projevenou přízeň v předchozím období a budeme se těšit na další spolupráci, která, věříme, bude pokračovat dalších minimálně pět let a padesát čísel.

Anketní otázky

► **Jak jste v současné době spokojeni se vzhledem a obsahem interního magazínu v tištěné podobě?**

1. velmi spokojen
2. spíše spokojen
3. spíše nespokojen
4. nespokojen

V případě, že jste odpověděl na otázku odpovědí 3 a 4, uveďte, co vám nejvíce nevyhovuje.

► **Periodicita tištěného vydání mi:**

1. vyhovuje
2. uvítal bych častější tištěné vydání
3. uvítal bych méně frekventované tištěné vydání

► **Která témata byste v magazínu uvítal/a?**

1. praktické informace o provozu společnosti
2. více statistik ze všech oblastí společnosti (obchod, provoz, ekonomika)
3. více informací z oblasti lidských zdrojů a zaměstnanosti
4. více informací o dění mimo společnost

► **Pokud by se mělo změnit grafické zpracování magazínu, uvítal bych:**

1. více graficky orientovaný styl podobný standardním magazinům – více rozsáhlejších článků a reportáží, doplněných fotografiemi apod.
2. více orientovaný k dennímu tisku (spíše krátké zprávy, případně v častější periodicitě)
3. současný stav mi vyhovuje

► **Pokud bereme interní magazín jako součást interní komunikace vedení společnosti se zaměstnanci, jaké další formy interní komunikace byste uvítal/a?**

1. aktualizované intranetové stránky
2. zavedení tzv. elektronického souhrnného zpravodaje (newsletteru), e-mailem, popř. umístění na intranetu
3. rozšíření informačních tabulí ať už tradičních, nebo elektronických

4. současná forma mi vyhovuje
5. jiné... (prosím, doplňte)

Webová stránka interního magazínu

► **Jak jste v současné době spokojeni se vzhledem a obsahem webové verze interního magazínu?**

1. Velmi spokojen
2. Spíše spokojen
3. Spíše nespokojen
4. Nespokojen

V případě, že jste odpověděl na otázku odpovědí 3 a 4, uveďte, co vám nejvíce nevyhovuje.

► **Co byste na těchto stránkách ještě uvítal/a?**

1. aktualizované informace
2. fotoreportáže
3. více informací z oblasti volného času
4. další doplňující podklady k článkům v tištěné verzi (grafy, statistiky, atp.)
5. jiné... (prosím vyplňte)

V případě, že chcete vyjádřit svůj názor i mimo anketní otázky, můžete tak učinit na webové stránce interního magazínu.

Děkujeme za všechny vaše připomínky.

Redakční rada magazínu Cargovák

Nákladní automobily jsou zajímavou komoditou i pro železnici

Od počátku února letošního roku probíhají přepravy vojenských nákladních automobilů Tatra 810, které jsou určeny pro zákazníka ve Spojených arabských emirátech (SAE). Tyto nákladní automobily jsou obdobného provedení jako ty, které po roce 2008 v počtu 588 kusů (s opcí na celkem 977 kusů) pořídila Armáda České republiky (AČR).

Tatra 810 je třinápravové vojenské nákladní vozidlo, které u AČR nahradilo legendární Pragu V3S, jež byla zavedena do armády v 50. letech minulého století a sloužila v hojném počtu až do roku 2008 (což ovšem neznamená, že by Praga V3S z výzbroje AČR definitivně zmizela). Automobil je především určen pro přepravu osob, materiálu a vlečení přívěsů jak na silnici, tak i v obtížných terénních podmínkách – stejně jako jeho před-

chůdce. Základní technické parametry Tatra 810 jsou: vlastní hmotnost 8,5 tuny, užitečná hmotnost 4,5 tuny, maximální hmotnost přívěsu 12,5 tuny, maximální rychlost na silnici 106 km/h, maximální svah 45°, maximální boční náklon 39° nebo například brodivost 1,2 metru.

Kromě AČR je armáda Spojených arabských emirátů zatím zřejmě jediným dalším kupcem a provozovatelem těchto speciálních nákladních automobilů. Dodávky tohoto typu techniky do této části světa mají z České republiky i Československa dlouhou tradici, za zmínku z historicky nedávné doby například stojí kontrakt na dodávku 1 170 nákladních automobilů Tatra 815, který proběhl v letech 1997 a 1998. Každopádně lze o SAE říci, že tradičně jsou pro Českou republiku z mimoevropských zemí třetím až pátým největším exportním trhem, hned po USA

a Číně; v roce 2012 se mírně propadly až na šestou pozici po USA, Číně, Izraeli, Japonsku a Indii. V blízkovýchodním regionu obsadily druhé místo za Izraelem před Saúdskou Arábií



a Egyptem a za prvních sedm měsíců roku 2013 opět obsadily první pozici v regionu před Izraelem a Saúdskou Arábií.

Automobily jsou z Kopřivnice do Bremerhavenu – až přímo „k boku námořní lodí“ – přepravovány po železnici. Přepravy probíhají na speciálních

nízkopodlažních vozech firmy Transwaggon pro přepravy větších silničních vozidel a odesílány jsou vždy ve skupinách několika vozů, s frekvencí zhruba jednou měsíčně. Tyto skupiny jsou dopravovány běžnou vlakotvorbou přes seřaďovací stanice v Přerově a České Třebové.

Každopádně lze říci, že nákladní automobily a další speciální silniční vozidla jsou pro železnici zajímavou přepravní komoditou, která ovšem trpí některými omezeními. Především je to poměrně nízká produkce českých i okolních výrobců a zejména jejich slabý odbyt ve vzdálenějších destinacích, který jediný je vhodný pro přepravu po železnici. Proto zřejmě i v budoucnu budou takovéto přepravy vzácné.

**Text: Martin Boháč
Foto: David Marouš**

Z letopisů mostu rytíře Negrelliho

Otázkou, jak příjemně prožít některý z jarních víkendů, možná dnešního Pražana trochu znejistíte. Protože hlavní město nabízí mnoho zážitků kulturního, sportovního i vyložené oddechového zaměření; nejednu možnost skýtá i okolní příroda. A kdyby snad selhalo všechno, číhají v záloze ještě početná nákupní centra.

To na počátku jara roku 1846 nebylo o cíli nedělní vycházky povětšinou pochyb: chodilo se do Karlína. Zástupy Pražanů tady obdivovaly právě zahajovanou stavbu, označovanou jako „most přes ostrov Švanice“. Před zraky laických obdivovatelů rostlo dílo, jež po svém dokončení nemělo na evropské pevnině konkurenci celých šedesát let. Most, o kterém jeho projektant (později povýšený do rytířského stavu s titulem „von Moldelbe“ tedy „Vltavolabský“) asi netušil, že zcela provozuschopný vstoupí pod vžitým pojmenováním „Negrelliho viadukt“ do 21.

století. A to téměř v nepozměněné podobě. Slovy kunsthistorika Zdeňka Wirtha je to pořád onen projev monumentalitě empírového slohu v oblasti technických staveb. Léta ale nezastaví a tak se starý most, zapsaný ve Státním seznamu nemovitých kulturních památek, chystá v brzké době na generální rekonstrukci. Měla by jej nejen připravit na další léta služby, ale i zbavit mnohých, s léty nahromaděných ohybných přílepků.

Akce „Negrelák“ přinese v pořadí již třetí větší stavební zásah do podoby starého veterána. Ten první vyvolala na počátku padesátých let minulého století silnicí silniční doprava, pro kterou parametry mostních klenb začaly představovat úzké hrdlo. Konkrétně v Křižíkově ulici, kterou most překračoval třemi klenbami, každou o světlosti pouhých 6,60 m. Na stole ležel návrh nahradit stoleté klenby novými, betonovými. Technický referát KNV Praha přišel však s požadavkem radi-

kálnějším: vybudovat přemostění o jednom poli o světlosti 21 m.

Žula a pískovec nahradil v roce 1954 předpjatý beton a vše muselo proběhnout za provozu: vhodná železniční objízdná trasa tehdy neexistovala. Vyšším dodavatelem stavby se stalo Železniční stavitelství Praha, realizující projekt Drahprojektu Praha z roku 1953. Ten vycházel z použití dvou dilatačně oddělených trámových konstrukcí, tvořených nosníky tvaru T (most „A“ o rozpětí 25 m pro dvě koleje na dnešní Masarykovo nádraží a most „B“ o rozpětí 22,5 m pro dvě koleje spojovací tratě Karlín – Hrabovka). Výrobu nosníků obstaral Montostav v Liticích nad Orlicí; odtud putovaly na plošinových vozech do deponie v Bubnech. Po provedení přípravných prací vypukly nepřetržitě výluky: nejprve čtyřdenní pro most „B“, pak sedmidenní pro most „A“. Práci ztěžovala trvalá nepřízeň počasí, přesto se povedlo termín dodržet. Následně zatěžovací zkoušky obstaraly

dvě parní lokomotivy: u mostu „B“ řady 464.0, u mostu „A“ řady 399.0. Veškeré stavební náklady byly v roce 1954 vyčísleny částkou 3 585 000 Kčs. Pro zajímavost: za přepravu jedné tuny nosníků z Litic do Buben si železnice účtovala 36 Kčs.

O necelých třicet let později, v roce 1981, se stavbařů zmocnili „Negreláci“ podruhé. Tentokrát se zaměřili na jeho levobřežní, tedy bubenskou část. Obdobně jako kdysi v případě Křižíkovy ulice i tady byl most vnímán jako překážka městské dopravy. Bubenské nábreží (s tramvajovou tratí a jedním dopravním pruhem pro silniční vozidla) svírala jedna mostní klenba o světlosti 10,75 m. Situaci řešilo několik studií; příkladně ta z roku 1938 počítala s plochou segmentovou klenbou o světlosti 26 metrů, respektující původní ráz Negrelliho stavby. Nová doba přišla navíc s potřebou celkové úpravy komunikací v okolí. Po delším zvažování se investor, Výstavba hl. města Prahy, přiklonil k realizaci návrhu spočívajícího ve zřízení dvou mostních polí, tvořených šesti nosníky komorového průřezu. Vy-

Ze zahraničí

BELGIE

Europoslanci proti jasnému finančnímu oddělení sítě od provozu

Evropský parlament (EP) projednal v prvním čtení 4. drážní balíček předpisů, sestávající ze šesti jednotlivých zákonů. Byla rovněž přijata silně rozporovaná zpráva zpravodaje – Belgičana Saida El Khadraouiho na téma „Governance“. Ovšem v bodech, ve kterých jde o průhlednost a kontrolu finančních prostředků od infrastrukturních podniků v integrovaných drážních koncernech, hlasovali europoslanci pro návrhy změn. Ty velmi výrazně „rozmělní“ zásady, na kterých se shodl dopravní výbor EP před koncem roku. Část parlamentu označuje rozhodnutí za „porážku“ a „promarněné šance“.

Hlasování bylo pozitivní ve prospěch tří „technických“ zákonů z balíku. Uvedené předpisy mohou usnadnit schvalovací a povolovací řízení pro železniční mobilní techniku v rámci EU a po čtyřletém přechodném období dát poslední slovo Evropské železniční agentuře ve všech sporných otázkách kolem lokomotiv, vagonů, signalizační a zabezpečovací techniky na tratích, jakož i certifikace drážních podniků. V další zprávě o liberalizaci v regionální železniční dopravě a především o výběrových řízeních potvrdili poslanci závěry dopravního výboru EP. Na základě prvního čtení bude příští Evropský parlament jednat s ministry dopravy členských zemí. K těmto jednáním sotva dojde před podzimem letošního roku.

Ze zahraničních komentářů

Nadpisy také zní: „Pád na kolena před koncernovou lobby“ nebo „Evropský parlament promarnil šanci na větší konkurenci na evropských kolejích. Ta se hned tak nevrátí“. Jinak také: pro evropskou drážní politiku to prý nebyl dobrý den. Poslanci EP souhlasili s obchodním modelem Německé dráhy DB a byli proti zákonu, který mohl dlouhodobě vytvořit konkurenci na evropských kolejích.

-CBC-

sledkem měla být konstrukce o světlosti 2 x 20,5 m.

Na veškeré práce měly Dopravní stavby Olomouc, závod Brno, k dispozici čtyřměsíční výluku (podle ROV 200 od 3. března do 20. června 1981) a uzáveřou dopravy silniční. Subdodavatel, Dopravní stavby v Tovačově, se postaral o výrobu nosníků z předpjatého betonu, které putovaly po železnici do stanice Praha-Holešovice. Odtud se na silničních tahačích přesunovaly na staveniště, kde je čekalo nasazení hrncových ložísek a usazení na nové masivní betonové opěry. K zatěžovacím zkouškám hotového přemostění byly povolány dvě plně vyzbrojené lokomotivy řady 556.0.

Ani tento druhý stavební zásah, při kterém bylo dobovou mluvou „proinvestováno“ 6 224 465 Kčs, celkovou tvářnost starého veterána výrazně nepozměnil. Přes vltavský tok se klene stále tíž most, jemuž jeho zkušený projektant dokázal vtisknout nadčasovou podobu. Ani dnes, po téměř 170 letech, se tento fenomén nevytratil. Chystaná rekonstrukce jej bude jistě náležitě respektovat.

Pavel Schreier

Po kolejích do rodiště hraběte Drákuly

Kdo by neznal hraběte Drákulu, legendární upířskou postavu, o které byly sepsány tisíce stran různých knih a natočeny stovky minut filmů. Jak u mnohých legend bývá zvykem, lze i v příbězích této postavy vysledovat zcela reálné a nesmyslné základy, za nimiž se můžeme prostřednictvím následujících řádků vydat.

Konkrétním cílem se pro nás stane město Sighisoara ležící v rumunském regionu Transylvánie. A protože jsme železničářský časopis, můžeme prozradit, že Sighisoara je zajímavá nejen svými osobitými památkami, ale také bohatou historií místních železnic.

Legenda o Drákulovi

Ale vraťme se zpět k legendě o hraběti Drákulovi. Její původ pochází z 15. století a váže se k reálné historické postavě, kterou byl kníže Vlad III., řečený Drákula. Tato přezdívka, jak bychom se mohli mylně domnívat, vůbec neměla souvislost s upíry, ale se skutečností, že Vlad III. stejně jako jeho otec Vlad II. byli členy rytířského „Dračího řádu“. Tento řád založil římský císař a současně uherský a později i český král Zikmund Lucemburský. Oficiálně se tak stalo „za účelem obrany křesťanské víry“. Ve skutečnosti však šlo hlavně o formální společenství vybraných šlechticů, jehož hlavním cílem bylo upevnění královny moci.

Legendy o upírství Vlada III. vycházejí spíše z jeho druhé přezdívky „Tepeš“ (do češtiny přeloženo „napichovač“), která vykresluje knížetem oblíbený způsob kruté likvidace nepřátel - narážení na kůl. A nešlo jen o válečné zajatce z častých bojů se sousední Tureckou říší, ale také o politické odpůrce nebo jen lidi, kteří měli tu „smůlu“, že si jich kníže Vlad III. všimnul. Traduje se například historka, že nechal na svém hradě upálit velkou skupinu chudáků s odůvodněním, že je tak zbavuje utrpení a zemi chudoby.



Pravoslavná katedrála v Sighisoare na břehu řeky Tarnava Mare

Malebné historické centrum

Ať už byl Vlad III. upírem, nebo ne, jisté je, že jako jeho rodiště ze zimy roku 1431 bývá uváděna rumunská Sighisoara. Toto město okresního formátu (cca 26 tisíc obyvatel), založené ve 12. století saskými obchodníky, nabízí svým návštěvníkům neopakovatelné kouzlo malebného historického centra (od roku 1999 zapsaného na seznamu UNESCO). Centru dominuje nepřehlédnutelná, 64 metrů vysoká hodinová věž s orlojem, na kterém pravidelně defilují postavy zobrazující různé lidské neřesti.

K dalším zajímavostem města patří kostely postavené v různých historických obdobích, několik obranných věží ze starých městských hradeb a středověké domy lemující zdejší centrální náměstí Piata Cetatii a k němu přiléhající úzké uličky. A právě na jednom z ta-



Vzpomínku na dobu úzkorozchodné dráhy do Sibiu představuje v Sighisoare před nádražím pomník malé parní úzkorozchodné lokomotivy

kových celkem nenápadných domů turista objeví tabulku s nápisem, že se zde narodil kníže Vlad Drákula. Pro majitele domu je to ideální příležitost pro zviditelnění a příslušné cenové ohodnocení místní restaurace a malého hotelu.

Místní železnice

Kromě pamětihodností starého centra představují samostatnou kapitolu historie Sighisoary místní železnice. Vlák do města i jeho širšího okolí poprvé zavítal v roce 1872, tj. v době, kdy zdejší kraj byl ještě součástí Rakousko-



Stará hodinová věž s orlojem je zdaleka viditelnou dominantou centra Sighisoary

uherské monarchie. Právě tehdy se o první železnici zasloužila společnost „Maďarská východní dráha“, která zde uvedla do provozu důležitou trať spojující železniční stanici Teius (ležící na dráze Alba Iulia - Cluj) s významným rumunským městem Brasov. Uvedená trať se později stala jednou z nejdůležitějších železnic Rumunska, po které je zajišťována podstatná část dopravy mezi hlavním městem Bukurešť a zbytkem Evropy.

O 26 let později, tj. v roce 1898, se ve městě objevila druhá železnice, tentokrát s úzkým rozchodem 760 mm. Její trasa vedla do 49 km vzdáleného města Agnita, které bylo dalším důležitým regionálním centrem Transylvánie. Od roku 1910 pak byla úzkorozchodka prodloužena o dalších několik desítek kilometrů až do Sibiu, jednoho z nejkrásnějších rumunských velkoměst. Provoz úzkorozchodných vlaků mezi Sighisoarou, Agnitou a Sibiu však neměl dlouhého trvání. Pomalé vlaky a nízké objemy nákladních přeprav zapříčinily dočasné zastavení provozu už ve 20. letech 20. století. Po 2. světové válce se vlaky sice znovu rozjely, ale od 60. let se železniční doprava na úseku mezi Sighisoarou a Agnitou stala definitivně minulostí. Druhá část trati byla sice ještě do přelomu tisíciletí v provozu, ale i zde se již dnes vlakem nikdo nesveze.

Závěrem našeho krátkého představení Sighisoary už zbývá jen dodat, že na kolejích v okolí města lze pravidelně potkávat poměrně velké množství osobních i nákladních vlakových souprav různé kvality, stáří, vzhledu i majitelů (státních CFR i soukromých dopravců). Patří mezi ně i nové motorové jednotky Desiro stejně jako staré francouzské elektrické a motorové soupravy ze 60. let odkoupené od SNCF.

Text a foto: Luboš Peřina

Upozornění cestovatelům s FIP do Nizozemí

V lednu 2014 jsme informovali zaměstnance o závěrech z jednání pracovní skupiny FIP, které vydaly ČD, a.s.

Jednalo se o informaci pro držitele zaměstnaneckých jízdních výhod naší společnosti o způsobu zabezpečení nádražních budov **holandské železniční společnosti NS**, do kterých mělo být možné vstoupit a vyjít pouze přes závoru. Železniční společnost NS měla

poskytnout všem členům sdružení FIP tzv. průchozí průkazy, které měly obsahovat čárový kód a informace pro cestující. Vzhledem k tomu, že do současné doby nám nejsou známy žádné nové informace, požádali jsme gestora oblasti zaměstnaneckých jízdních výhod – Odbor personální generálního ředitelství Českých drah, a.s., o vyjádření. Bylo nám sděleno, že průchozí průkazy holandská železnice NS ne-

dodala a dle informací při použití holandských kuponových jízdenek FIP žádné problémy při cestování do Nizozemí nejsou, průchod nádražními budovami je držitelům jízdních dokladů FIP umožněn bez problémů.

V případě, že dojde k nějaké změně, budeme zaměstnance naší společnosti neprodleně informovat.

Bc. Věra Drncová

Tenisový turnaj ČD Cargo se těší velké oblibě

Halový tenisový turnaj čtyřher pod hlavičkou ČD Cargo je pořádán již od roku 2005. I letošní devátý ročník byl koncipován jako sportovně-společenská akce pro zákazníky a obchodní partnery naší společnosti.

Zvání jsou tak nejen aktivní účastníci (hráči) z řad těchto firem, ale i další (nehrající) hosté. ČD Cargo reprezentovali v rolích hráčů obchodní manažeři, zástupci provozních či ekonomických útvarů.

Turnaj se těší velké oblibě, má velmi dobrou sportovní úroveň a organizaci, mezinárodní účast (pravidelně se účastní hráči ze Slovenska) a nechybí ani doprovodný program pro nehrající hosty, event. partnerky hráčů. Samozřejmostí je kompletní sportovní, relaxační a gastronomický servis během celého turnaje.

V nádherném sportovním komplexu v Praze – Benicích, známém jako Park Holiday, se letos 20. března sešlo přesně 15 deblových párů, které ve třech zá-

kladních skupinách sváděly tuhé boje o postupové příčky ze skupin do vyřazovacích zápasů. Výkony byly vyrovnané a tak o postupujících rozhodoval každý vyhraný gam. Sítem hracího pavouku se nakonec do finále proborovaly oba zahraniční páry hájící barvy společnosti ZSSK Cargo Slovakia. Po vyrovnaném průběhu finále a oboustranně vynikajícím výkonu byl nakonec šťastnější pár Vladimír Lupták a Imrich Sloboda, kteří si tak po zásluze odvezli do Bratislavy trofej pro vítěze.

Celý den komentoval dění na tenisových kurtech zkušený sportovní televizní moderátor Petr Vichnar, nutno podotknout, že s lehkostí a noblesou jemu vlastní.

Na závěr poděkoval všem účastníkům turnaje za společnost ČD Cargo předseda představenstva Oldřich Mazánek, ocenil obětavé výkony všech hráčů a s předstihem je pozval na jubilejní 10. ročník v příštím roce.

Zdeněk Šiler



Vítěznou trofej si odvezli do Bratislavy Imrich Sloboda s Vladimírem Luptákem.

Foto měsíce



Ještě poslední zimně laděný snímek jsme se po letošním zimním období rozhodli zařadit do naší rubriky Foto měsíce, abychom s jeho otištěním nemuseli čekat až na příští sezonu. Byla by to opravdu škoda, kdybyste se nemohli tak dlouho po- kochat krásným záběrem **Ing. Miloše Krátkého z Prahy.**