



Bagry jely po kolejích

Strana 4

Cargovák

Na německo-německé hranici
Strana 8



Cargo | Únor 2012

Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Aktuality

Jak to bude s In-kartou v následujících letech

Strana 3

Provoz

Netradiční řešení při výluce pomohlo

Strana 4

Nástěnka

Plesová sezona patří i společnosti ČD Cargo

Strana 6

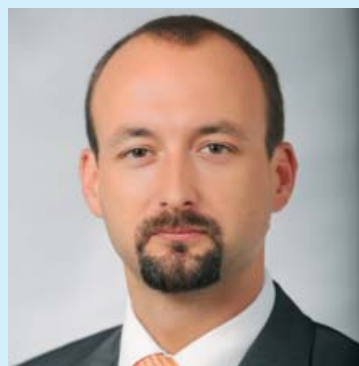
Zajímavosti

Vybraná železniční výročí roku 2012

Strana 7

O čaji a obyčejné lidské všímavosti

Frankfurt nad Mohanem. Konec února. Ztichlé autobusové nádraží zasypávají další a další přívaly vloček. Sněží už dva dny v kuse. Hodinky na mém zápěstí ukazují pár minut po půlnoci. Skupinka, se kterou tu čekám na svůj spoj, se stejně jako já zahřívá podupáváním na místě. Autobus tu má být až za 20 minut.



Ilustrační foto: Michal Roh

Čekáte naštvání? Asi vás zklamou. Necítí ho nikdo z nás. Naopak, stojíme v houfu a povídáme si směsici různých jazyků. Usmíváme se. A to i přes to, že velkou část Německa právě svírá náhlé sněžení. Důvod naší spokojenosti? Chování zaměstnance místního nádraží. Před chvílí totiž opustil teplo své malé kanceláře a postavil se před nás s několika hrníčky teplého čaje v ruce. Nabízí nám ho s úsměvem, zatímco se současně omlouvá za rozmary dnešního počasí, tedy za něco, za co opravdu nemůže. Ten „obyčejný“ teplý čaj z otlučeného hrníčku a pár vřelých slov tehdy dokonale změnil atmosféru na nástupišti. Onen dispečer tam tehdy s námi zůstal až do příjezdu autobusu. Upíjel čaj a povídal si. Ne proto, že by to bylo firemní politiku, ne proto, že by mu to nařizovala nějaká směrnice, ale proto, že mu to přišlo normální. Prý si všiml, jak tu postáváme a že nám musí být chladno. Mimochoodem, ten čaj byl jeho osobní.

Od té doby jsem se stejnou společností cestoval mnohokrát. Chování toho muže pro mě totiž bylo tou nejlepší reklamou. Reklamou, která nejde koupit. Jen dodám, že ten autobus přijel tenkrát před dvěma lety přesně na čas.

A co z toho plyne? Prodávat jen samotné služby v současné nabitě konkurenci už nemusí stačit, být mohou být vysoce profesionální a ve vysoké kvalitě. Je potřeba nabídnout i něco více.

Naše heslo „Cokoliv - Kamkoliv“ by tak v našem podání mělo vyznít současně i jako „slušně a ochotně...“. Musíme vnímat aktuální situaci a potřeby zákazníka. Jen tak máme totiž šanci zvládnout úspěšně rok 2012 a posunout Cargo zase o kousek dále. Krom toho, s vyšší všímavostí a ohleduplností nám bude daleko lépe i mezi námi samotnými.

Jakub Ptačinský



Komunikace je podmínkou úspěchu

Hovoříme s ředitelem Odboru podpory prodeje ČD Cargo Michalem Rohem.

● **V současné době se připravuje reorganizace obchodní struktury. Co od ní očekáváte?**

Hlavním mottem probíhajícího projektu je přiblížit se zákazníkům. Cílem pak je skloubit prozákaznický přístup s doposud uplatňovaným přístupem komoditním a regionálním. Vzniknout by měly nové pozice tzv. key account managerů, kteří budou mít na starosti klíčové zákazníky ČD Cargo bez ohledu na přepravovanou komoditu. Zachování částečného komoditního přístupu je však pro fungování celého systému nezbytné, mimo jiné i z důvodu



udržení určitých cenových hladin. V případě regionálního přístupu se nechceme vracet k dřívějšímu systému, kdy obchodní manažeři spadali do působnosti šéfů jednotlivých OPŘ, ale získávání informací o zákaznících v jednotlivých regionech je pro nás velice

důležité. V této oblasti musíme ještě více zintenzivnit a hlavně standardizovat komunikaci s provozními jednotkami, jejichž pracovníci jsou pro obchod mimo jiné i důležitým zdrojem informací, neboť jsou v přímém styku se zákazníkem. Čas od času bývají obchodní manažeři terčem kritiky za neposkytnutí zpětné vazby, je však nutné si uvědomit, že jednání o novém obchodním případu není zpravidla otázkou dní, ale spíše týdnů nebo i měsíců. V rámci nové organizace by i tato zpětná vazba měla být zaručena. Projekt počítá i s postupným zřízením zákaznického centra.

● **V odpovědi na předchozí otázku jste zmínil komunikaci s provozem. Je skutečně její význam tak velký?**

Vždycky jsem říkal, že pro úspěšnou realizaci obchodního případu je nezbytná těsná spolupráce mezi obchodem a provozem. Vše začíná již při přípravě obchodního případu, kdy je nutné prověřit kapacity, zda máme vozy, zda je k dispozici požadovaná trasa apod. Nezbytná je součinnost při plánování, kde bohužel musím přiznat, že určité rezervy ještě jsou. Abychom dokázali konkurovat ostatním dopravcům, musíme přepravy realizovat s co nejnižšími náklady. A to je možné jak díky dobrému plánování, tak díky využití potenciálu, který ČD Cargo má (lokomotivní park, lidský potenciál, celosíťovost). Samozřejmě podmínkou

Pokračování na str. 2

Vozidlový park se vybavuje rádiovým zařízením GSM-R

Společnost ČD Cargo, a. s., zahájila vybavování 197 lokomotiv rádiovým zařízením určeným pro komunikaci v systému GSM-R dle evropského standardu EIRENE (TSI Řízení a zabezpečení). Realizace bude ukončena v roce 2012. Zakázka je zadána společnosti ČD – Telematika, a.s., na základě výsledků výběrového řízení dle zákona č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách. Hodnota zakázky činí téměř 90 mil. Kč.

Vybavení lokomotiv rádiovým zařízením je předmětem projektu „Radiostanice GSM-R ČD Cargo“, který počítá s financováním z Fondu soudržnosti Evropské unie v rámci Operačního programu Doprava (OPD), prioritní osa 1 - Modernizace a rozvoj železniční sítě TEN-T, oblast podpory 1.2. - Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s Technickými specifikacemi pro interopera-

bilitu (TSI) a rozvoj telematických systémů (neinfrastrukturální část). Podrobnější informace jsou též na internetových stránkách www.OPD.cz. ČD Cargo tak směřuje své investiční



Pohled na stanoviště strojvedoucího s instalovaným ovládacím modulem pro radiostanici systému GSM-R, který představuje komunikační rozhraní podle evropského standardu UIC 612 - 4, zde jako příklad lokomotiva řady 363.

aktivitu k naplnění evropského standardu, uplatňovaného na vybraných tranzitních železničních tratích ČR, které jsou průběžně vybavovány tímto novým rádiovým zařízením. Projekt bude představovat dosazení, oživení a kontrolu funkčnosti vozidlové části systému, který se skládá z antény, komunikačního modulu GSM-R, bloku logiky, ovládacích modulů pro stanoviště strojvedoucího dle UIC612, napáječe a související kabeláže v lokomotivě. Nedílnou součástí je programové vybavení a návaznost na stávající rádiové zařízení. Vozidla tak budou vybavena vozidlovou radiostanicí pro spojení v rámci interoperabilního systému při řízení drážní dopravy. Cílem a smyslem realizace zakázky je kompatibilita se stacionární částí sy-

stému, který má přímý vliv na řízení a organizování drážní dopravy, přizpůsobení parametrů standardům Evropské unie a posílení zavádění interoperability. Implementace do vozidel, tj. pohyblivých terminálů rádiové sítě GSM-R do vozidel, je plně v souladu se záměry a cíli Evropské unie vedoucími ke sjednocení systémů komunikace mezi dopravci a národních infrastrukturálních částí. Vybavování lokomotiv rádiovým zařízením je velmi nákladné a projekt „Radiostanice GSM-R ČD Cargo“ umožňuje společnosti ČD Cargo tento proces výrazně urychlit. Lze říci, že vložené investice představují významné zhodnocení systému do budoucnosti.

Zdeněk Štěpánek



Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Evropský fond pro regionální rozvoj

Komunikace je podmínkou úspěchu

Pokračování ze str. 1

je poté realizace přepravy podle předem naplánovaného jízdního řádu apod. Značná část přeprav je dnes šitá na míru potřebám zákazníků, je nezbytné vymyslet technologii při nakládce, při vykládce, obsluhy vleček apod. Pokud nebudeme v takových případech spolu komunikovat, nepodaří se nám uspět.

● Do působnosti Odboru podpory prodeje patří také řešení reklamací. Jak byste zhodnotil situaci v této oblasti v loňském roce?

Odbor podpory prodeje řeší reklamace ze škod ve vnitrostátní a mezinárodní přepravě a také např. reklamace z překročených dodacích lhůt. Bohužel musím konstatovat, že situace se v loňském roce nevyvíjela příznivě. Stoupl počet reklamací, stejně jako objem vyplacených peněz. Situace je nepříznivá především v přepravách železného šrotu zvláště na Ostravsku, trápí nás ale i krádeže pohonných hmot. Činnost našeho odboru se neomezuje na pouhé formální posouzení oprávněnosti reklamací, ale rovněž na předcházení jejich vzniku. Velice intenzivně spolupracujeme jak s Odborem bezpečnosti ČD Cargo, tak s Policií České republiky i soukromými strážními službami. Úspěchy se již dostávají, ale nerad bych prozrazoval více a varoval tak případné pachatele krádeží.

● Dlouhá léta jsme slýchávali, že jsme železniční křižovatkou v srdci Evropy, přesto podíl průvozu zboží podle přepravených tun přes naše území dosahuje proti vnitrostátní přepravě, do-



Ilustrační foto: Michal Roh

vozu a vývozu poměrně nízké úrovně – necelých deseti procent. Propásla česká železnice svoji historickou šanci po otevření trhu v polistopadovém období?

Deset procent představuje podíl tranzitu na přepravách ČD Cargo, nikoliv na celkové železniční dopravě v České republice. Toto číslo bych odhadl na cca 15 procent. I tak se ale dá říci, že podíl tranzitní dopravy přes naše území poklesl. Příčin poklesu je mnoho. Po změně politicko-ekonomických poměrů na konci osmdesátých let minulého století celá řada tradičních přepravních proudů zanikla. Modernizace našich tranzitních koridorů se v tomto období teprve rozbíhala a dodnes není dokončena, takže je logické, že řada dalších přeprav, konkrétně ve směru sever-jih, byla přesměrována na jiné, výhodnější trasy, např. přes Passau. Získat tyto přepravy zpět už není tak jedno-

duché, jak by se na první pohled zdálo, a téměř vždy to představuje cenový boj s velice nejistým výsledkem. Železniční dopravní trh v České republice je již řadu let plně liberalizován, což se samozřejmě promítlo i do podílu ČD Cargo na tranzitních přepravách. Pro dopravce není nic jednoduššího než uchopit ucelený vlak a bez přepracování jej odvézt z jedné pohraniční přechodové stanice do druhé nebo i v celé trase. Proto je i současná obchodní politika ČD Cargo zaměřena tímto směrem. Kooperujeme s řadou dopravců – bývalých národních i privátních, komunikujeme s majiteli zboží v zahraničí, připravujeme pořízení moderních interoperabilních lokomotiv, umožňujících jednodušší expanzi do zahraničí. Výsledky nelze očekávat ihned, ale projeví se dlouhodobě. Již nyní můžeme konstatovat, že stoupl podíl smluv s cenami za celou přepravní cestu, které ČD

Cargo umožňují vyšší kontrolu nad celou přepravou.

● V čem se nejvíce změnila železniční nákladní doprava za těch více než dvacet let vývoje především na území Evropské unie? Přezije 21. století?

Železnice je odvětvím, které se vyvíjí téměř neustále. Když mám však zhodnotit posledních dvacet let vývoje, bylo to období postupného vytváření liberalizovaného dopravního trhu. Nejprve jsme si museli zvyknout na zcela nekontrolovatelnou konkurenci kamionů, poté začít bojovat s rozvíjející se konkurencí dalších železničních dopravců. Krize v roce 2009 nás pak naučila lépe hospodařit, efektivněji využívat kapacity atd. Železnice, resp. jednotliví dopravci, si uvědomili, že o přízeň svých zákazníků musí bojovat. Doba, kdy byl zákazník rád, že mu zásilka vůbec došla, je již naštěstí dávno pryč. Nyní musíme sázet na dobrou cenu, přesnost a spolehlivost. To se týká nejen železnice v České republice, ale velice dobře si to uvědomují i naši zahraniční partneři. Tak velký vizionář, abych dohlédl až na konec 21. století, rozhodně nejsem, ale osobně se domnívám, že železnice je perspektivní dopravní prostředek. V přepravě pevných a kapalných paliv a dalších nerostných surovin má své nezastupitelné místo. Je však potřebné si uvědomit, že podíl těchto přeprav bude zcela jistě klesat. Proto musí železnice ještě více usilovat o pochopení potřeb svých zákazníků a zapojit se do jejich logistických řetězců. Příležitostí je celá řada – zásobování potravinářských řetězců, přepravy zboží s vyšší přidanou hodnotou apod.

Irena Pospíšilová

Lokomotivy pro Koleje Czeskie

Dceřiná společnost Koleje Czeskie Sp. z o. o. je na polském železničním trhu významným hráčem. K posílení její pozice napomáhají i dodávky rekonstruovaných lokomotiv řady 182.

První z nich převzaly Koleje Czeskie 8. prosince 2011. Tato lokomotiva byla ještě před koncem loňského roku, po splnění všech formálních náležitostí vůči polskému Drážnímu úřadu, nasazena do provozu.

Koleje Czeskie si pro rekonstrukci celkového počtu šesti lokomotiv řady 182 vybraly společnost DPOV z Přerova, která má s rekonstrukcemi a polonizací těchto lokomotiv dlouholeté zkušenosti.

Pro Koleje Czeskie je to důležitý aspekt vzhledem k již započaté dynamické expanzi na polský trh. „V dalších letech bude naším úkolem zajistit pro našeho majitele – ČD Cargo – větší operabilitu v přepravní obslužnosti na polském trhu,“ říká Zbyszek Waclawik, jednatel dceřiné společnosti, a pokračuje: „O snaze zajistit tento úkol svědčí i naše úsilí o rozšíření vozového a lokomotivního parku, jakož i snaha komplexně zabezpečit přepravy na území více států. Děje se tak zejména dualizací lokomotiv řady 130, které již bezproblémově přejíždějí česko-polské hranice.“

Michal Roh



Tři otázky pro...



ředitele Odboru prodeje
Ing. Petra Zikmunda

● Jste ředitelem Odboru prodeje. Co prodáváte a s jakým úspěchem?

Odbor prodeje prodává služby největšího železničního nákladního dopravce na území České republiky, tedy primárně dopravu, ale to asi nikoho nepřekvapí. Není to samozřejmě jediná služba, kterou jsme schopni zákazníkovi nabídnout a úspěšně prodat. Z mého odboru 26 lidí kontraktuje ročně bezmála 10 miliard korun, tedy troufám si říci, že prodáváme úspěšně. Náš trh je teritoriálně i technologicky omezen a po dlouhá léta z pohledu strategických zákazníků téměř neměnný. To však pro nás znamená každodenní boj o udržení stávajících přeprav a také nutnost vyvíjet nemalou snahu o získávání přeprav nových, protože ne vždy se již realizované přepravy podaří udržet v celém objemu. Pokud mohu ze svého pohledu hodnotit celkovou situaci, jsem rád, že mohu celý odbor pochválit za píli, snahu a výborný přístup k práci, který se odráží v dobrých vztazích se zákazníky a samozřejmě také ve výsledcích hospodaření společnosti. Zároveň však chápu, že je třeba uskutečnit některé organizační změny, abychom byli schopni flexibilně reagovat na změny trhu a rozšířené požadavky zákazníků ve vztahu ke komplexnosti služeb.

● Budeme zdražovat nebo se naši zákazníci dočkají i některých slev? V roce 2012 dochází k navýšení některých smluvních cen. Toto není příznivá odpověď pro zákazníky, ale je jedním z kroků, které je třeba učinit pro udržení rentability přeprav. Zdražují se vstupy a my nemáme v mnoha případech jinou možnost, jak na zhoršenou situaci reagovat. Samozřejmě mou odpověď neberte globálně pro všechny obchodní případy.

● V médiích vyjadřuje management ČD Cargo mírný optimismus do budoucna. O jaká fakta se může opřít? Uděláme vše pro to, abychom zachovali

Navýšení chceme uplatnit a uplatňujeme hlavně tam, kde nejsou pokryty náklady, a u přeprav, kde nepředpokládáme i jiný efekt po udržení přepravy než jen tvorbu zisku. Přístup ke zdražování je však citlivý. Snažíme se vše učinit ve spolupráci se zákazníky a dojít k řešení za oboustranné spokojenosti. Sledujeme vždy i symbiotické efekty našich kroků. Všichni chápeme, že zisk není vždy to jediné, co musíme při rozhodování zvažovat. Není to lehké a vlastně ani možné uspokojit všechny požadavky zákazníků, které jsou na nás kladeny, ale to je pozice, kterou můj tým dobře zná a správný obchodník zvládne.

stejný tržní podíl, jako máme dnes. Budeme vyvíjet aktivity na tvorbu dobré spolupráce a kooperace s ostatními železničními dopravci ať už na území naší republiky, ale i mimo ni.

Pokusíme se získávat společně přepravy na úkor silnice, a to mnohdy i v celospolečenském zájmu, jako například při plánovaných opravách dálnice D1. Vracíme se úspěšně po mnoha letech k přepravám některých komodit. Připravujeme nové projekty a rozšiřujeme portfolio nabízených služeb zákazníkovi. Máme ambice začít obchodovat v zahraničí a využít strategické pozice České republiky. Dále přistupujeme na cestu úspor nákladů a optimalizace procesů.

Tedy tyto jsou fakta, která nabízí prostor pro optimistický pohled do budoucna, tak proč ho nemít.

Irena Pospíšilová

Jak to bude s In-kartou

V posledních měsících se opět jízdní výhody železničářů staly velmi sledovanou oblastí, a to z toho důvodu, že se neustále probírá (v rámci vládních úsporných opatření) varianta jejich zrušení a zavedení jakéhosi finančního bonusu formou daňové úlevy.

Definitivní rozhodnutí o formě zaměstnaneckého jízdného potvrdil ministr dopravy Pavel Dobeš dne 20. 12. 2011 svým podpisem pod 13. změnou Tarifu, kterou se na tři roky vyhlašuje jízdné a přepravné pro přepravu oprávněných zaměstnanců (a jejich rodinných příslušníků) skupiny ČD, kteří mají na tyto zaměstnanecké benefity nárok. **Znění § 2 výše uvedeného Tarifu jednoznačně stanoví jízdné a přepravné v těchto hodnotách:**

- **pro rok 2012** ve výši 500,- Kč pro zaměstnance, rodinné příslušníky (rozumějte manželé, manželky, registrované partneri mimo děti) zaměstnanců a důchodců a 300,- Kč pro důchodce a děti,
- **pro rok 2013** ve výši 750,- Kč pro zaměstnance, rodinné příslušníky (rozumějte manželé, manželky, registrované partneri mimo děti) zaměstnanců a důchodců a 400,- Kč pro důchodce a děti,
- **pro rok 2014** ve výši 1000,- Kč pro zaměstnance, rodinné příslušníky (rozumějte manželé, manželky, registrované partneri mimo děti) zaměstnanců a důchodců a 500,- Kč pro důchodce a děti.

Podrobnosti úhrady jízdného a přepravného stanovuje prolongační rozkaz, který z pověření MD ČR vydávají ČD, a. s. Termín zahájení proloungace pro rok 2012 byl vyhlášen na **období od 1. 1. do 29. 2. 2012**. Držitelé JV ve stanoveném období uhradí příslušnou prolongační částku pro rok 2012 a tím je prodloužena platnost In-karty s aplikací ŽP na další období. Prolongační částka

uhrazená pro rok 2011 je platná do 29. 2. 2012.

Prolongační částka může být každým držitelem In-karty uhrazena v hotovosti na pokladní přepážce ČD nebo bankovní platební kartou prostřednictvím eShopu ČD (<http://eshop.cd.cz/>). Pokud zaměstnanec nepožaduje provedení proloungace **pro rok 2012, je povinen v průběhu prolongačního období** tuto skutečnost nahlásit na kterémkoliv personální pracovišti a jízdní výhody (aplikace ŽP na In-kartě) mu budou dány do úschovy. Tímto aktem bude aplikace ŽP na In-kartě zneplatněna, fyzické uložení In-karty na personálním pracovišti je nutné. Jízdní výhody lze z úschovy vydat a tím aktivovat aplikaci ŽP na In-kartě kdykoli v průběhu roku, a to bez manipulačního poplatku (tzn., že držitel uhradí pouze prolongační částku v příslušné výši).

Pokud zaměstnanec **prolongační částku na rok 2012 neuhradí ve stanoveném období**, bude automaticky v příslušném in-



formačním systému nejen jemu, ale i jeho rodinným příslušníkům nárok na jízdní výhody odebrán až do ukončení dalšího prolongačního období (nyní do 28. 2. 2013). Prostřednictvím denního vzájemného předávání dat mezi informačními systémy se informace o neplatnosti aplikace ŽP na In-kartě načte do přenosných osobních pokladen (POP) průvodčích. V této souvislosti je třeba zdůraznit, že tímto aktem je zaměstnanci (i jeho rodinným příslušníkům) odepráno i právo čerpat si zahraniční zaměstnanecké jízdní výhody.

Tzv. **dodatečná proloungace** bude po ukončení prolongačního období (tzn. od 1. 3. 2012) možná pouze za podmínky, že držitel zaměstnanecké In-karty uhradí prolongační částku v příslušné výši a navíc manipulační poplatek v hodnotě 200,- Kč za jednu In-kartu.

Příklad: Zaměstnanec je držitelem In-karty spolu se svou manželkou a dvěma dětmi. Pokud si ve stanoveném termínu neprovede proloungaci In-karet ve výši 1600,- Kč (500,- Kč zaměstnanec, 500,- Kč manželka, 600,- Kč pro 2 děti), musí při dodatečné proloungaci uhradit vlastní proloungaci ve výši 1600,- Kč a navíc 800,- Kč za 4 neprolongované In-karty.

Vydané In-karty zůstávají i nadále platné i v případě, že je na nich uvedena platnost s datem 12/09 a pozdějším (tj. údaj zaznamenaný vizuálně na lící straně karty vpravo dole u položky „Platnost:“). **Tyto In-karty na základě informace z ČD, a. s., nebudou fyzicky nahrazeny pokračovacími kartami a jejich platnost již byla systémově prodloužena na neurčito.**

Informace o ukončení platnosti slevy Rail plus na In-kartě s aplikací ŽP byla uvedena v minulém čísle.

Vydané In-karty lze používat k prokazování nároku na jízdní výhody (vč. tratí ZSSK, Vogtlandbahn), lze k nim dokoupit doplatek do 1. třídy vozové. Opětovně připomínám, že v případě použití In-karty **při cestě na Slovensko** je nezbytně nutné po úhradě prolongační částky pro rok 2012 provést na pokladní přepážce ČD jednorázovou **aktualizaci In-karty**. V případě platby prolongační částky přes eShop ČD je možno pro aktualizaci využít i kterékoli personální pracoviště ČDC.

Dne 21. 12. 2011 byl ČD, a. s., podepsán dodatek č. 11 ke Smlouvě o vzájemném uznávání jízdních výhod mezi Českými drahami, a. s., (dále jen ČD) a Želez-



niční společností Slovensko, a. s., (dále jen ZSSK) pro rok 2012. Niže uvedené podmínky jsou platné **od 1. 1. 2012 do 31. 12. 2012**.

1. Všechny **In-karty vydané ČD opravňují** jejich držitele ve vlacích ZSSK:
 - k bezplatnému používání všech vlaků osobní dopravy v příslušné vozové třídě (dle předpisu ČD Ok 10), použití vlaků EC je možné bez uhrazení příplatku,
 - použití vlaků IC je možné na základě úhrady ve smyslu osobního tarifu ZSSK určeného pro vlaky mimo rámec Smlouvy o dopravních službách ve veřejném zájmu,
 - k bezplatné přepravě na tratích Trans-elektrické železnice (TEŽ), Ozubnicové železnice (OZ).
2. Všechny In-karty vydané ČD **neopravňují** ve vlacích ZSSK:
 - k bezplatnému vydání místenky, místenky SC, lůžkového nebo lehátkového příplatku,
 - k bezplatné přepravě spoluzavazadel (vyjma kočárku pro spolecestující dítě na ČD), cestovních zavazadel, nadrozměrných ručních zavazadel a použití úschovy během přepravy (ČD) nebo pojízdné úschovny (ZSSK).

Dále si dovoluji držitele In-karty upozornit na velmi užitečnou informační uživatelskou sekci portálu www.in-karta.cz. Zde je možné zjistit informace o In-kartě, včetně její platnosti při jízdě na Slovensko, o aplikacích na ní zakoupených a získat okamžitě také přehledné informace o svých čerpaných nárocích zahraničních jízdních výhod. Ke vstupu na stránky moje.inkarta.cz je však nutné znát své heslo. Právě v období proloungace může každý zájemce využít své návštěvy pokladní přepážky ČD (zde se hesla bezplatně vydávají, mění i ruší), kde si o **vygenerování a vytištění hesla ke své In-kartě** požádá. Naše společnost „přebírá“ od ČD, a. s., v oblasti zaměstnaneckých jízdních výhod znění Tarifu, předpisu ČD Ok 10 a další metodické opatření a výklady. Veškeré informace z této oblasti jsou s účinností od 1. 1. 2012 soustředěny do nové interní normy PERs-10-B-2012 Poskytování vnitrostátních zaměstnaneckých jízdních výhod. Do uvedené IN můžete v tištěné podobě nahlédnout na každém personálním pracovišti ČDC a v datové podobě ji naleznete na Portálu ČDC v úložišti interních norem v kategorii PER/SMĚRNICE/OBLAST ZAMĚSTNANECKÝCH BENEFITŮ. **Zpracovala: Bc. Věra Drncová**

Termíny a lhůty druhého a třetího penzijního pilíře

Upozornění MF na některé důležité termíny a lhůty týkající se důchodové reformy (tzv. II. a III. penzijního pilíře) v návaznosti na nové právní předpisy, publikované ve Sbírce zákonů dne 28. prosince 2011

Dne 28. prosince 2011 byly ve Sbírce zákonů publikovány zákon č. 426/2011 Sb., o důchodovém spoření, zákon č. 427/2011 Sb., o doplňkovém penzijním spoření, a zákon č. 428/2011 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o důchodovém spoření a zákona o doplňkovém penzijním spoření. V této souvislosti upozorňujeme v následujícím přehledu účastníky penzijního připojištění se státním příspěvkem, zájemce o penzijní připojištění se státním příspěvkem a doplňkové penzijní spoření (tzv. III. pilíř) a zájemce o důchodové spoření (tzv. II. pilíř) na některé důležité termíny a lhůty týkající se obou penzijních pilířů.

III. PILÍŘ

1. Transformace současných penzijních fondů

Transformace penzijních fondů posílí ochranu prostředků účastníků, protože majetek účastníků penzijního připojištění oddělí od majetku penzijního fondu (akcionáře). Výsledkem transformace bude penzijní společ-

nost a oddělený transformovaný fond, ve kterém bude majetek účastníků. Nároky účastníků penzijního připojištění na dávky z penzijního připojištění podle jejich penzijních plánů a nárok na nezáporné zhodnocení prostředků se nezmění a zůstanou plně zachovány. V zájmu bezproblémového průběhu transformace stanoví zákon o doplňkovém penzijním spoření lhůty pro umožnění některých úkonů, kterých by si účastníci penzijního připojištění a zájemci o něj měli být vědomi.

Žádost o převod prostředků k jinému penzijnímu fondu lze podat:	Nejpozději do 28. února 2012 ^[1]
Uzavřít smlouvu o penzijním připojištění se státním příspěvkem lze:	U většiny penzijních fondů se předpokládá nejpozději do 30. listopadu 2012 ^[2] . O přesném termínu budou účastníci penzijního připojištění informováni penzijním fondem.
Žádost o dávku z penzijního připojištění se státním příspěvkem nelze podat:	U většiny penzijních fondů se předpokládá, že nebude možné požádat o dávku v prosinci 2012 ^[3] . O přesném termínu budou účastníci penzijního připojištění informováni penzijním fondem. Toto opatření bude platit jen pro období jednoho měsíce.
Změna v poskytování státního příspěvku u penzijního připojištění se státním příspěvkem ^[4]	Od ledna 2013

2. Doplňkové penzijní spoření

Stávající penzijní připojištění se státním příspěvkem bude od roku 2013 nahrazeno novým produktem - doplňkovým penzijním spořením. Proto bude možné od 1. ledna 2013 uzavírat

nové smlouvy pouze k tomuto novému produktu. Účastníci nových účastnických fondů budou mít za podmínky splnění zákonných požadavků nárok na stejný státní příspěvek jako účastníci transformovaného fondu. Současně již nebude možné vstupovat do transformovaného fondu, který je určen pouze pro účastníky dnešního penzijního připojištění.

Uzavřít smlouvu o doplňkovém penzijním spoření lze: Nejdříve od 1. ledna 2013

II. PILÍŘ - DŮCHODOVÉ SPOŘENÍ

Pokud se fyzická osoba rozhodne vstoupit do důchodového spoření, bude na její osobní důchodový účet důchodového spoření odváděno cel-

kem 5 % z vyměřovacího základu pojistného (5 % z hrubé mzdy). Tento odvod se skládá ze dvou částí - 3 % jsou přeměrováním původního odvodu do tzv. průběžného pilíře, další 2 % pak zvýšeným odvodem poji-

stného oproti současnému stavu. Smlouvu o důchodovém spoření bude možné uzavřít s těmi penzijními společnostmi, které otevrou důchodové fondy, od 1. ledna 2013 v následujících lhůtách:

Lidé starší 35 let	Nejpozději do 1. července 2013
Lidé ve věku 18 let – 35 let	Nejpozději do konce kalendářního roku, ve kterém dosáhnou 35 let
Lidé starší 35 let, kteří k 1. lednu 2013 nejsou poplatníky pojistného na důchodové spoření	Do 6 měsíců ode dne, od kterého byli poprvé od 1. ledna 2013 poplatníky pojistného na důchodové spoření

Poznámky k uvedeným tabulkám

- ¹ Po proběhnutí transformace penzijních fondů po 1. lednu 2013 bude převod prostředků z transformovaného fondu jedné penzijní společnosti do transformovaného fondu jiné penzijní společnosti možný pouze v případě, že převod bude uskutečněn na již existující smlouvu o penzijním připojištění (bude se jednat o situaci, kdy jedna ze smluv je přerušena). Pro většinu klientů (tzn. těch, kteří mají jednu smlouvu) bude převod mezi penzijními společnostmi po 1. lednu 2013 možný jen tehdy, pokud nejprve přejdou na základě uzavření smlouvy o doplňkovém penzijním spoření do účastnického fondu u téže penzijní společnosti. Poté mohou v rámci nového systému přestupovat mezi penzijními společnostmi.
- ² Smlouvu o penzijním připojištění se státním příspěvkem nelze uzavřít v období jednoho měsíce před dnem vzniku transformovaného fondu. Tento den se nazývá rozhodný den a může být u jednotlivých penzijních společností odlišný.
- ³ Žádost o poskytnutí dávek z penzijního připojištění nelze podat v období jednoho měsíce před rozhodným dnem. Tento den může být u jednotlivých penzijních společností odlišný.
- ⁴ Je-li výše měsíčního příspěvku účastníka: a) 300 až 999 Kč, činí výše měsíčního státního příspěvku částku 90 Kč a 20 % z částky přesahující 300 Kč, b) 1000 a více Kč, činí výše měsíčního státního příspěvku částku 230 Kč.

Zdroj: MF - Odbor Finanční trhy II, publikováno 3. 1. 2011

Jak fungují tranzitérky v řetězu provozních profesí

Racionalizace se nutně promítá i do systému práce ostravských tranzitérů, která je nyní provázána s činností vozmistrů. Do kolejiště k vlakům vycházejí jen k místním přetahům.

Pracoviště tranzita - příjezd Ostrava Mariánské Hory (OMH) je v současné době obsazeno dvěma tranzitérkami. „Hospodářská recese se v nákladní dopravě projeví okamžitě poklesem výkonů. Byli jsme proto nuceni reagovat snížením počtu tranzitérů o tři pracovnice a samozřejmě jsme tomu přizpůsobili pracovní náplně i postupy,“ informoval naši redakci vedoucí provozního pracoviště Ostrava Josef Juřeník.

U vlaků po příjezdu vždy následuje technická a komerční prohlídka. Obě nyní provádějí vozmistři, kteří svá zjištění hlásí vysílačkou tranzitérce. To znamená, že vozmistr kromě technického stavu vozidla kontroluje upevnění nákladu, plomby, uzávěry, úniky nákladu, zda někde vůz nesype, neteče - to všechno je součástí přepravní hlídky. „Teď jsem právě dokončila přepravní a technickou prohlídku přes vysílačku s vozmistrem. Nadiktoval mi čísla vozů, abych mohla zkontrolovat, zda dojevy podle výkazu, a dále technické a komerční závady,“ vysvětluje tranzitérka OMH - vstup Marta Karasová s jednadvacetiletou praxí, absol-

ventka krnovského železničního učiliště. „K vlakům do kolejiště chodíme pouze v případě místních přetahů, například když nám zátěž z levého nádraží přetáhnou na pravé,“ dodává. U těchto přetahů již proběhla technická a komerční prohlídka vozmistrem po příjezdu vlaku. Tranzitérky ale musí provést fyzickou porovnávkou a dolepit určovacími nálepkami prázdné vozy, došlo-li ke změně určení.

K nezbytnému vybavení tranzita patří výpočetní technika. V tomto případě se využívá programu pro vlakotvorné

stanice VLASTA. Každá tranzitérka pomocí počítače sleduje příjezdy zátěže i přetahy. Dále pořizuje výkazy vozidel, zapracuje správkou, nahlásí je vozové disponentce, která má dispozice na prázdné vozy, popíše nálepky, které umístí na příslušné vozy místního přetahu. A pak samozřejmě vloží data do počítače. Po příjezdu vlaku provádí kontrolu vlaku ve spolupráci s vozmistrem, zpracuje třídku pro staničního dispečera. Ten vyrobí několik kopií pro nádražního, vedoucího posunu a signalisty, aby se mohl vlak rozřadit. Také sleduje elektronickou poštu, kde



Stopy po zlodějích v podobě zdevastovaného náspu v obvodu nádraží Ostrava Mariánské Hory, v sousedství veřejné komunikace.



Tranzitérka Marta Karasová

by se mohly vyskytnout tzv. Zákazy nakládky (ZAN) a další důležité informace. Program umožňuje sledovat plánované přepravy i zásilky na cestě. Jedno z pracovišť má na starosti i operativní evidenci.

Závažné problémy jsou ovšem se zloději, kteří naskakují na vozy a kovový šrot vyhazují do kolejiště. Do října loňského roku pracovníci ČD Carga úzce spolupracovali s policií. Ale dříve, než hlídka přijela, tak zloději stačili šrot posbírat a odvézt auty. Zloději byli samozřejmě rychlejší, protože jich bylo vždy kolem dvaceti a nakládka šrotu

do připravených aut jim trvala jen pár minut. „Bylo to už neúnosné. Zaznamenávali jsme škody na zásilkách až za stovky tisíc korun týdně. Od loňského října střeží vozy se šrotem od příjezdu až po rozřazení hlídky bezpečnostní agentury,“ říká vedoucí provozního pracoviště Josef Juřeník. Hlídky už před příjezdem vlaku jsou informovány o tom, kam vozy přijdou. Zdá se ale, že ani nasazení bezpečnostní agentury nezabrání krádežím zásilek, když k nájezdům zlodějí dochází na více místech současně.

Text a foto: Ivan Skulina

Poněkud neobvyklá železniční přeprava stavebních strojů Poclain s ČD Cargo

Dnes již celkem neobvyklá přeprava starší silniční a stavební techniky se uskutečnila ve dnech 8. až 10. prosince 2011, a to mezi stanicemi Svitavy a Plzeň-Kotěv. Na dvou vozech řady Res bylo naloženo celkem pět vozidel.

Na prvním vagoně to byl nákladní automobil Liaz, starší vojenská sanitka a bagr Case, na druhém pak stroje značky Poclain. Jedním byl bagr Case-Poclain a druhým licenční rypadlo TEES-Poclain TY45 československé produkce. Zvláště toto rypadlo bylo

Francouzská firma Poclain, výrobce zemědělské a lesnické techniky, zahájila výrobu rypadel v roce 1951. Jednalo se o typ Poclain TU, kolové rypadlo s částečně otočným svrškem. Rypadlo s plně otočným svrškem začal Poclain vyrábět o deset let později a neslo označení TY45. Podvozek byl tříkolový, avšak zanedlouho se zrodily dvě další varianty - pásová TC45 a čtyřkolová TY2P. Byly vyráběny nejen ve Francii, ale i v pobočkách Poclainu ve Velké Británii, Austrálii, Argentině, Brazílii a Mexiku. Dále byla tato rypadla vyráběna licenčně pod různými

tyto stroje, mezitím přejmenované na ZTS-Poclain, vyráběny od roku 1978 do roku 1980. Během těchto let bylo vyrobeno celkem 213 ks typů TY45/-2, TC45/-1 a TY2P.

Roku 1980 byla zahájena výroba modifikovaných modelů pod značkou ZTS Dubnica a poprvé se objevilo označování strojů písmeny DH. Jednalo se o tři typy s objemem základní lžice 0,335 m³: DH 111 na pásovém podvozku, čtyřkolové DH 112 a tříkolové DH 113. Hydraulické komponenty byly vyráběny v Brně a v Bratislavě, výložníky v Bardejově. K rypadlům bylo možno doobjednat velké množství přídatných zařízení pro různé speciální práce. Během prvních dvou let bylo vyrobeno 1391 ks DH 113 a 206 ks DH 111 a DH 112 dohromady.

V roce 1984 odpadlo z obchodní značky slovo Dubnica a zůstalo pouze ZTS. V roce 1993 vznikla společnost ZTS Dimex, s.r.o., jako nástupce divize stavebních strojů ZTS Dubnica nad Váhom. Nadále zde probíhala výroba DH 112 a DH 113 pod obchodní značkou Dimex. Čtyřkolové DH 112 bylo vyráběno až do roku 1998, zatímco výroba tříkolové varianty DH 113 byla ukončena o rok dříve. Populární „déháčka“ jsou stále na našich stavbách zastoupena v poměrně hojném počtu.

Z popisu je vidět, že i dnes se lze na vlcích ČD Cargo setkat se skutečně zajímavými zásilkami, i když už ne v počtech a objemech jako v dřívějších dobách. Nelze si než přát, aby podmínky pro nákladní železniční dopravu byly v naší zemi takové, aby umožňovaly i přepravy podobně neobvyklého zboží doslova ze všech koutů České republiky k příjemcům a novým uživatelům.

Text a foto: Martin Boháč



poměrně zajímavým kusem přepravené techniky a stojí za trochu podrobnější pohled.

Na přelomu 60. a 70. let minulého století nakoupilo tehdejší ČSSR několik francouzských licencí z oboru dopravní a stavební techniky. Byly to například nákladní vozy Saviem, vyráběné u nás pod značkou Avia, naftové motory Pielstick a také stavební technika Poclain. Poslední dvě uvedené řady výrobků byly vyráběny ve slovenských zbrojovkách jako doplněk k tehdy dominující zbrojní výrobě.

značkami v Japonsku, Velké Británii, Austrálii a právě i v Československu. V roce 1970 tedy začaly Turčianske strojárne (součást Závodu těžkého strojárstva, ZTS) ve slovenském Martině vyrábět Poclain TY45 pod názvem TEES-Poclain TY45. Obchodní název TEES byl odvozen z výslovnosti počátečních písmen názvu výrobce. Později byla přidána varianta TC45 na pásovém podvozku a TY2P s pohonem čtyřkol. Po sedmi letech byla výroba v Martině ukončena a byla přestěhována do ZTS Dubnica nad Váhom. Zde byly

Netradiční řešení pomohlo



Na německé železniční síti se ve dnech 27.–31. prosince 2011 uskutečnila poměrně omezující nepřetržitá výluka ve stanicí Pirna. Pro nákladní dopravu to znamenalo úplné uzavření hraničního přechodu Děčín – Bad Schandau.

I přesto, že přeprava v posledních dnech loňského roku výrazně poklesla, bylo nutné situaci řešit a umožnit přechod alespoň části zátěže z/na DB. Jako variantní spojnice byla vybrána trasa přes pohraniční přechodovou stanici Vojtanov, nyní využívanou pouze pro osobní dopravu. Přes přechod byla natrasována část

ucelených kontejnerových vlaků a také dva páry vlaků Most – Bad Brambach a zpět, určené pro přepravu jednotlivých vozových zásilek. Většina vlaků byla z Chebu vedena dvojicí lokomotiv řady 232 DB, takzvanými Raguliny, obsazenými strojvedoucím DB a pilotem ČD Cargo.

I přes drobné nedostatky se přes Vojtanov podařilo provést více než dvacet vlaků. V praxi to znamená nejen nemalé tržby, ale především jsme zákazníkům dokázali, že jsme společně s dalšími dopravci schopni navrhnout i netradiční dopravní řešení a zabezpečit tak jejich potřeby.

Text a foto: Michal Roh

Nákladové nádraží památkou?

V současné době se znovu rozhoduje o dalším osudu nákladového nádraží v Praze na Žižkově. Občanské sdružení Tady není developerovo usiluje o to, aby se unikátní funkcionalistický areál stal kulturní památkou. V polovině ledna letošního roku jednala s jeho zastupci ministryně kultury Alena Hanáková (TOP 09).

Jinak by nádraží hrozilo zbourání, což

u veřejnosti i řady odborníků vyvolává vlnu odporu. Společnost Sekyra Group by ráda v těchto místech zbudovala novou čtvrť a silnici, s níž počítá i návrh územního plánu města. Ministryně na jednání navrhla, že by se nad problematikou nádraží mohl sejít kulatý stůl za účasti památkářů, architektů, občanských iniciativ, vlastníka, investora a místní radnice.

-red-

Mění se sazebník pro cestovní náhrady a stravné

Od 1. ledna 2012 vstoupila v platnost nová vyhláška MPSV č. 429/2011 Sb., která nově upravuje podmínky pro přiznání cestovních náhrad za používání silničních motorových vozidel a také výši stravného.

Výše stravného je od uvedeného data stanovena podle § 163, odstavce 1 zákoníku práce, na:

- 64,- Kč, trvá-li pracovní cesta 5 až 12 hodin,
- 96,- Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 12 až 18 hodin,
- 151,- Kč, trvá-li pracovní cesta déle než 18 hodin.

Výše náhrad poskytnutých na 1 km jízdy podle § 157, odstavce 4 zákoníku práce, činí:

- u jednostopých vozidel a tříkolek 1,00 Kč,
- u dvoustopých silničních motorových vozidel 3,70 Kč.

Výše průměrné ceny za 1 litr pohonných hmot podle § 158, odstavce 3 zákoníku práce, činí:

- 34,90 Kč u benzínu automobilového 95 oktanů,
- 36,80 Kč u benzínu automobilového 98 oktanů,
- 34,70 Kč u motorové nafty.

Výše zmíněná vyhláška upravuje také způsob krácení při poskytování bezplatného jídla - jiné procentuální krácení. Aktuální sazebník nároku zaměstnance plynoucí z krácení stravného je následující:

		nárok zaměstnance					
		žádné bezplatné jídlo	1 bezplatné jídlo		2 bezplatná jídla		3 bezplatná jídla
5 až 12 hodin	64	70%	20		0		0
déle než 12 do 18 hod	96	35%	63	35%	29		0
déle než 18 hodin	151	25%	114	25%	76	25%	38

Bylo vydáno dopisem S-1346/2011-O10 ze dne 29.12.2011. Výše sazeb stravného ve specifikovaných povoláních se nemění (bod 3.7.1.2 přílohy č. 3 PKS ČD Cargo, na rok 2012).

Mezinárodní zprávy o brzdění (3): Brzdění a brzdicí procenta

Dokončení seriálu

V dnešním vydání Cargováku přinášíme závěrečný díl našeho seriálu, věnovaný dotazům strojvedoucího Petra Andráse ke zprávám o brzdění.

● Proč jsou do zpráv přidávána data, která je znepřehledňují? Z celé vlakové dokumentace je zpráva o brzdění jako jediná určena výhradně pro potřeby strojvůdce a v případě mimořádných událostí je dokladem z nejdůležitějších. Proč tam tedy programátoři vkládají údaje, které nepotřebujeme? Na co jsou strojvedoucímu v kolonkách určených pro název stanice i nějaká nesmyslná evidenční čísla těchto stanic?

Výklad IN ČDC KV3-B-2010
Čísla dopravních bodů se ve zprávě o brzdění uvádějí z důvodu jejich přesné identifikace, která je nutná pro přesné vymezení platnosti zprávy o brzdění, viz i odpověď k rubrice 4 zprávy o brzdění.

● Při určité hmotnosti vlaku brzděného v režimu P se lokomotiva a poslední i první vozy musí přepnout do G a odečte se jim 25 % brzdicí váhy. Zcela nelogicky se však v rubrice 24 uvádí jejich původní brzdicí váha v režimu P a pod tabulkou pak nepřehledný výpočtový vzorec pro přepočet do G a odečet -25 %. Proč se váha v (G -25%) neuvede rovnou v rubrice 24?

Výklad IN ČDC KV3-B-2010
Brzdění určených vozidel s přestavovací režimem brzdění v poloze G, která jsou zařazena v přední části vlaku brzděného v režimu P, při dosažení stanovené hmotnosti soupravy přepravovaných vozidel podle článku 3.1.2.7 směrnice KV3-B-2010 je nutné z toho důvodu, aby se předcházelo poškozování jízdních ploch jejich dvojkol. Přestavením přestavovačů režimu brzdění do polohy G prodloužíme dobu plnění brzdových válců. Nepříznivý důsledek prodloužení plnicí doby na zábrzdnu dráhu vyjadřujeme snížením hodnoty skutečných brzdicích procent pomocí výpočtové korekce brzdicí váhy vozidel brzděných s přestavovací režimem brzdění v poloze G koeficientem 0,75. Skutečná brzdicí váha vozidel se však nemění. Ve zprávě o brzdění musí být uvedena skutečná brzdicí váha pro danou polohu přestavovače režimu brzdění. Uváděním skutečné brzdicí váhy odpadá nutnost jejího nového pořizování v případě změny složení vlaku. Uvádění skutečné brzdicí váhy rovněž nařizuje § 37 písmeno c) vyhlášky

MD ČR 173/1995 Sb a Příloha A k vyhlášce UIC 472V.

● Proč se také zavedlo uvádění čísel hnacích vozidel ve formátu 945473720109?
S ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady Evropské unie 2001/16/ES přijala Komise Evropských společenství technickou specifikaci pro interoperabilitu (TSI), týkající se subsystému „Provoz a řízení dopravy“ trans-evropského konvenčního železničního systému. Jedním z požadavků této spe-



Ilustrační foto: Ivan Skulina

cifikace je zavedení jedinečného identifikačního čísla kolejových vozidel, které nebude v rámci společenství zaměnitelné. Formát tohoto čísla upravuje Příloha P k výše zmiňované TSI. Pro ŽDP působící napříč společenstvím je respektování tohoto usnesení závazné.

● Nikdo jiný to takto nevyplňuje, opět musíme být papežštější než papež, nebo zase klasická výmluva na EU? Vždyť toto evidenční číslo je potřebné, pouze je-li HKV přepravováno na vlaku jako vagon do nebo z opravy pro účely vykazování vozidel na dopravní cestě. Tak proč si úředníci naši brzděнку přivlastňují pro sebe a dosazují tam údaje, které jsou pro strojvedoucího zcela zbytečné, nezajímají je a celou zprávu deklasují na úřednický „canc“? A jiná věc - nedávno se dělal kompletně nový předpis o brzdách a ani při téhle výjimečné příležitosti nás jeho tvůrci nebyli schopni sjednotit s Evropou.
● A proč vozům brzděným v režimu G na vlcích těžších než 1200 t v režimu P odečítáme 25 % a přepínáme do G prvních 5 vozů, když

všude okolo nás přepínají 3 vozy a odečítají 20 %?
Výklad IN ČDC KV3-B-2010:
Odečítání 25 % brzdicí váhy vozidel brzděných s přestavovací režimem brzdění v poloze G, která jsou zařazena ve vlcích brzděných v režimu P, nařizuje článek 9.2.5 vyhlášky UIC 544-1V. Na základě této vyhlášky byl do směrnice KV3-B-2010 zapracován článek 3.6.2.10. Významní evropští dopravci tento koeficient budou zavádět se změnou vlastních předpisů. Německý dopravce DB Schenker tak učinil od 11. prosince 2011, slo-

venský dopravce ZSSK Cargo od 1. ledna 2012. Polský dopravce PKPC se zavázal tuto korekci uplatňovat u vlaků mezinárodní dopravy.

● Proč se lokomotiva na vlaku v režimu P u nás přepíná do G při 600 tunách, když v Německu tomu tak je při 800 a v Polsku při 700 tunách?
Výklad IN ČDC KV3-B-2010:
Systém nastavování přestavovačů režimu brzdění vozidel zařazených ve vlcích brzděných v režimu P, popsáný v článku 3.1.2.7 směrnice KV3-B-2010, je totožný se systémem významných evropských železničních dopravců, jako je např. DB Schenker (předpis Ril 408.0721 kapitola 2), PKPC (předpis Cw1 § 19), a od 1. 1. 2012 i se slovenským dopravcem ŽSSKC (předpis V15/I článek 22). Podle výše jmenovaných norem se přestavovače režimu brzdění činných hnacích vozidel, zařazených na začátku vlaku, přepínají do polohy G v případě, že hmotnost soupravy přepravovaných vozidel je rovna nebo větší než 800 tun.

● A kdo vymyslel tak komplikované odečítání brzdicích procent v závislosti na délce vlaku? Je to nekom-

patibilní se sousedy a jako strojvedoucí, vystavující si brzděнку v pohraniční stanici sám, nejsem schopen ji správně spočítat, neboť si takové koeficienty nemohu zapamatovat.

Výklad IN ČDC KV3-B-2010:
Korekci brzdicí váhy vozidel brzděných s přestavovací režimem brzdění v poloze P ve vlcích brzděných v režimu P v závislosti na délce soupravy přepravovaných vozidel nařizuje příloha K2 vyhlášky UIC 544-1V. V této příloze je uveden graf závislosti koeficientu kapka na výše zmiňované délce. Z grafu lze interpolovat až 20 tisíc různých koeficientů. Z důvodu zjednodušení výpočtu skutečných brzdicích procent bylo přistoupeno ke skokové redukci brzdicí váhy, na jejímž základě vznikla tabulka s pouhými deseti koeficienty, která je uvedena v článku 3.6.2.10 směrnice KV3-B-2010. Stejnou tabulku zavedli i významní evropští dopravci, jako je např. DB Schenker (Příloha 4 k předpisu Ril 402.0202) a PKPC (předpis Cw1 § 32).

● Administrativní zátěž na nás kladená je naprosto neadekvátní. Kolik už bylo vydaných úprav do předpisů a kde jsou opravy do nich? Na pravidelných školeních se to neškolí, opravy v elektronické podobě nám jsou k ničemu a předpis daný na lokomotivy nemůžeme věčně prolisťovat. Proč se nevydá přehled oprav v nějaké příručce, kterou by strojvedoucí mohli nosit u sebe, a to nejen z Kv3-B, ale i ze Sei 412, ve které už se nikdo nevyzná?

Jako zpracovatel směrnice KV3-B-2010 se mohu vyjádřit pouze k opravám této směrnice. Od data její účinnosti (1. 10. 2010) byla vydána pouze změna čl. 3.6.2.8, viz čj. 1927/2010 ŘTOD-O13/31. Tato změna je zapracována v elektronické podobě směrnice uveřejněné na portálu ČDC Share Point v sekci Interní normy a byla rovněž distribuována v tištěné podobě na hnací vozidla ČDC společně s návodem na provedení opravy, viz čj. 1973/2010 ŘTOD-O13/31. Dále byl vydán výklad článku 3.1.2.7, viz čj. 1926/2010 ŘTOD-O13/31, výklad článku 3.5.1.3, viz čj. 1860/2010 ŘTOD-O13/23 a výjimka z provádění zkoušek brzd na vlcích přebíraných od polských dopravců v PPS Chalupki, viz čj. 2010/2010 ŘTOD-O13/31.

● Poslední věc - „díky“ strojovému zpracování MZOB je při každé změně na vlaku tištěna zpráva nová,

takže není výjimkou, když vlak jedoucí ze Slovenska do Německa odjíždí z Děčína se čtyřmi brzděnkami + německou. Když k tomu připočítám všechny hlášenky a soupisy, které se tam bůhvíproč, mnohdy s vícero kopiemi, vkládají, dojdou často k číslu 20. Vezl jsem vlak z České Třebové (45302) a napočítal rekordních 31 listů, z toho 8 brzděnek! Jak se má, nehledě na ne hospodárnost, strojvedoucí zorientovat, když jsou stále méně přehledné? Jaký kontrast, přebíráme-li v Bad Schandau vlaky od německých soukromníků, kteří je vezou přes celé Německo s jedním soupisem vozů a jednou německou brzděnkou formátu A5. My z těchto údajů pak vytvoříme přehlednou zprávu o brzdění a po dojetí do Děčína naši tranzitéři za pomoci „Vlastičky“ stvoří elaborát, hodný absolventa Harvardské univerzity úřednických věd, ovšem pouze co do rozsahu, co do obsahu paskvil. Prosím někoho zodpovědného, aby se k situaci vyjádřil, neobhajoval špatný předpis, nehledal tisíc důvodů, proč to nejde změnit, a udělal něco pro nápravu.

Vlaková dokumentace slouží mimo jiné k prokázání odpovědnosti zaměstnance za jím uvedené údaje. Z tohoto důvodu je vždy nutné, aby doklady, na jejichž základě byly sepsány nové údaje, byly k těmto přiloženy. Při změně sestavy vlaku tudíž dochází k navýšení jejich počtu. V případě zprávy o brzdění při změně vyjmenovaných údajů, viz kapitola 3.5 směrnice KV3-B-2010, lze původní tiskopis ručně doplnit. Toto je vhodné v místech, kde se vlaková dokumentace nezpracovává elektronicky. V případě elektronického zpracování je rychlejší, a tudíž ekonomicky výhodnější vytisknout list nový. Na strojvedoucího je pak kladen požadavek jednotlivé listy zprávy o brzdění vzestupně očíslovat, viz článek 3.5.3.2 1.a) směrnice KV3-B-2010. Pro přehlednost doporučuji očíslované listy vzestupně seřadit. Pokud toto strojvedoucí zodpovědně provedl již při doručení druhého listu, pak u dalšího pouze doplní číslici o jednu vyšší, než je uvedena u předcházejícího tiskopisu. Pro strojvedoucího je vždy důležitý tiskopis označený číslicí 1, na kterém je údaj o provedení úplné zkoušky brzdy, a poslední založený tiskopis, na kterém jsou údaje o aktuálním složení vlaku.

Odpovědi připravil:
Zdeněk Rosický

Plesová sezona patří i společnosti ČD Cargo

Již tradičně je začátek nového roku i nové plesové sezony vyhrazen v ostravském hotelu Clarion „Reprezentativní plesu ČD Cargo“. Letos jsme se zde setkali v pátek 13. ledna již **posedmé; popáté v novodobé historii samostatné akciové společnosti ČD Cargo.**

Reprezentační ples je jedinečným místem setkání nejvýznamnějších obchodních partnerů s managementem ČD Cargo, obchodními manažery, pracovníky provozu, marketingu a dalších odvětví společnosti. Silné zastoupení mají na plesu především představitelé významných firem a osobností nejen z ostravského, ale i celého moravskoslezského regionu. Tradičně velký zájem o ples potvrzuje i letošní účast bezmála čtyř stovek návštěvníků, kteří zcela zaplnili kapacity plesových prostor hotelu; ten pro ně vytvořil takřka domácí prostředí. Přívlastek „reprezentační“ byl u letošního plesu opravdu namístě. Vždyť vzácnými hosty se sál jen hemžil. Zmíníme alespoň ty nejvýznamnější – patřil mezi ně ministr dopravy ČR Pavel Dobeš, generální ředitel ČD, a. s., Petr Žaluda nebo generální ředitel Vítkovice Machinery Group Jan Světlík. I pořádající společnost ČD Cargo se plesu zúčastnila v reprezentačním zastoupení v čele s předsedou představenstva Gustavem Slamečkou. Po devatenácté hodině se nádherně vy-

zdobeným sálem rozezněly první tóny ostravské skupiny Proxima. Po první taneční sérii se účastníkům plesu představili i oba moderátoři večera: Ladka Něrgešová a Vojtěch Bernatský. Přivítali hosty a poté uvedli na parket profesionální tanečníky. Petr Pohlodek a Tereza Večerková spolu s Jiřím Zejdou a Kateřinou Jančovou patří mezi špičkové páry ČR a tak v jejich podání byla směs standardních tanců opravdovou lahůdkou. I druhá část předtančení, tentokrát v rytmu latinskoamerických tanců, diváky nadchla. Jakub Mazůch s Michaelou Gatěkovou potvrdili skvělé reference finalistů a vítězů mezinárodních soutěží v této kategorii. Jive, rumba či salsa v jejich provedení se staly strhujícím zážitkem. Noblesní tanečníky vystřídal taneční rytmy skupiny Proxima. V té chvíli se vše již schylovalo k slavnostnímu zahájení plesu. Tuto příležitost si nemohl nechat ujít předseda představenstva ČD Cargo Gustav Slamečka, který mimo jiné popřál všem obchodním partnerům mnoho zdaru v novém roce a vzájemnou úspěšnou spolupráci.



Na snímku zleva: náměstek GŘ ČD Antonín Blažek, předseda představenstva ČD Cargo Gustav Slamečka, generální ředitel ČD Petr Žaluda, ministr dopravy Pavel Dobeš a obchodní ředitel ČD Cargo Roman Vallovič.

Úvod plesového programu patřil zpevače s překrásným hlasem, muzikálové hvězdě Leoně Machálkové. Ta okamžitě dokázala zaplnit taneční parket a mnozí si s ní s chutí zanotovali její písničky. Sál ještě rezonoval po poslední melodii a moderátoři již vybízeli účastníky plesu k dalším aktivitám. Kromě celovečerního programu v hlavním sále byl totiž připraven i zajímavý doprovodný program v dalších hotelových prostorech. A tak ti, které již taneční rej unavil či jsou příznivci spíše mírného hazardu než tance, zaplnili mobilní „Cargo casino“. Speciální sérii „Cargo bankovek“, které obdrželi při vstupu do sálu, mohli pak proměnit u krupiéra za hrací žetony a při troše štěstí vyhrát některou z originálních cen. Půvabnou Leonu mezitím opět vystřídala Proxima s kapelníkem Jiřím Bertókem a zpěvačkou Lenkou Krajnovou,

kteřá si se svou proslulejší předchůdkyní v pěveckém umění rozhodně nic nezadala. S napětím všichni očekávali také vystoupení dalších hvězd večera. Helena Zeťová rozhodně neklamala. Svým příslovečným temperamentem nakazila i ostatní a přivedla tanečníky do toho správného plesového varu. S nabitým programem čas rychle a neúprosně běžel vstříc půlnočnímu losování o hlavní ceny tomboly. Jen co opadlo napětí, vystřídal je opět taneční rytmy v podání Proximy. To už se ale blížil další z vrcholů večera - vystoupení populární pěvecké a bavičské dvojice Miloš Pokorný a Roman Ondráček, známé jako „Těžkej Pokondr“. Svými hity a vtipnými glosami rozproudili celý sál, který se s nimi bouřlivým aplausem jen nerad loučil i po několika přidavcích. Od půlnoci pokračoval také raut dalšími pochoutkami tentokrát ve stylu „zabijačkových“ lahůdek. Jako památku na letošní ples si většina odnášela i originální fotografii, mnohdy právě s některým z účinkujících, či nevšední zážitek z ochutnávky skvělých belgických pralinek. Nelze se tedy divit, že čas všem návštěvníkům utekl doslova jako voda a nikomu se nechtělo opouštět příjemné prostředí hotelu. Není však třeba smutnit, neboť již nyní můžeme všechny ubezpečit, že další ročník „cargoplesání“ v ostravské metropoli se již začíná připravovat. **Zdeněk Šiler**

Historie

Mořský pták na našich kolejích

Na první pohled se mohlo zdát, že se jedná o cestující netrpělivě vyhlížející svůj vlak. Nepočtená skupinka, podupávající onoho mrazivého dopoledne v lednu 1947 na prvním nástupišti pražského Wilsonova nádraží, se však nechystala nikam odcestovat.

Pánové z ministerstva dopravy a zastupci sdělovacích prostředků si přišli prohlédnout nejnovější tuzemskou lokomotivu, již bylo přiděleno řadové označení 498.0. K oficiální prezentaci celé řady byl vybrán stroj s pořadovým číslem 006. Onen chladný den se dostal do železničních dějin. Stojí totiž u zrodu legendy jménem „Albatros“. Kdy a komu kovový kolos poprvé připomněl mořského ptáka z rodu buňáků, historie nezaznamenal. Není to ostatně podstatné: legendy přece realie ke svému životu nepotřebují.

Cesta k Albatrosu ...

Nová lokomotiva udělala hned začátku dojem: především svým originálním barevným provedením, nepokrytě inspirovaným státními barvami. Ovšem hodnoty estetické nebyly tím jediným, co tady bylo hodno obdivu. Vždyť kdo by neocenil, že od písemné objednávky (6. října 1945) k předání prvního stroje (18. prosince 1946) uplynulo pouhých 14 měsíců! Kdo v květnu 1945 viděl spojeneckými nálety poničené výrobní haly plzeňské Škodovky, mohl teď jen žasnout. A to v lednu roku 1947 ještě netušil, že celá dodávka – 40 lokomotiv – bude ukončena již v červnu téhož roku. Toto obdivuhodné tempo neumenšoval ani fakt, že výrobce se koncepčně in-

spiroval velmi podobnou předválečnou lokomotivu řady 486.0, strojem s obdobnými parametry a shodným uspořádáním pojezdu 2'D1'. Ostatně právě čtyřicet takových lokomotiv objednatel – Československé státní dráhy – původně také požadoval. Až při rozjezdu výroby došlo po vzájemné dohodě ke změně objednávky, když ČSD upřednostnily lokomotivu nové řady.

...a cesty Albatrosu

Sedm dlouhých roků představoval „Albatros“ největší rychlíkovou lokomotivu na československých kolejích. Profesionální život každého z nich začínal tzv. technicko-policejní zkouškou, která se tehdy (za neexistence velimského zkušebního

okruhu) odbyvala na takřka ideální trati Pardubice – Choceň. A pak hned do práce: čekala je vozba těžkých rychlíků na rameni Praha – Přerov a Praha – Bratislava. Některé z těchto elegantů na kolejích potkaly i tragické srážky, jako v roce 1952 u Březové nad Svitavou (498.019) nebo o rok později o Vánocích v Šakvicích (498.033). Postupující měděná pavučina elektrické trakce znamenala stěhování: domovem se stala depa v Bohumíně, Žilině, Plzni, Táboře a v Děčíně. Odtud vyrážely lokomotivy řady 498.0 na své každodenní cesty. Zprvu v čele rychlíků, později i osobních vlaků. Čas ale nezastaví: postupně se hrdé stroje měnily na vytápěcí kotle, rychlíkovou legendu zapřahali

i do nákladní rychloběžky Rn 4526 Děčín – Hrabovka a v prosinci 1973 již „Albatros“ vykonával pro něho věru nedůstojnou práci – předtápěl v Děčíně osobní soupravy. Učebnice zoologie přisuzují albatrosu stěhovavému (Diomedea exulans) největší rozpětí křídel ze všech současných ptáků. „Albatros“ na kolejích byl také se svými 106 tunami největší a jeho rychlost a výkon mu křídla nahrazovaly. Bílý pták s černobílými křídly je v říši fauny symbolem dlouhověkosti: dožívá se prý až osmdesáti let. Budou se moci ony dva letos pětadesátileté exempláře řady 498.0, které se u nás dočasně zachovaly, pochlubit jednou tímto věkem? **Pavel Schreier**



V září roku 2007 se „Albatros“ 498.022 podílel na úspěchu oslav 150. výročí Gotthardské dráhy. Na snímku společně s lokomotivou 475.179 ve švýcarské stanici Schaffhausen. Foto: autor

Ze zahraničí

NĚMECKO

DB má vrátit zpět státu 100 milionů eur

Infrastrukturní složka Německé dráhy DB má vrátit státu rovných 100 milionů EUR (cca 2,5 miliardy Kč), nesprávně zúčtovaných prostředků z 1,4 miliard EUR pro obnovu drážního svršku. Uvádí to výroční zpráva Spolkového účetního dvora. 61 milionů EUR požaduje Spolkový drážní úřad EBA jako výsledek namátkové kontroly. Po hlubší kontrole účetního dvora EBA požaduje zpět dalších 29,8 milionů EUR plus 6,5 milionů EUR úroků.

Investice DB v Braniborsku

Německá dráha DB zainvestuje v Braniborsku do roku 2015 kolem 1,5 miliardy EUR (cca 38 miliard Kč). Tento příslib dal předseda představenstva DB dr. Rüdiger Grube předsedovi zemské vlády Matthiasu Platzeckovi a ministru pro infrastrukturu J. Vogelsängerovi. Kromě jiného zainvestuje DB Schenker do Centra nákladní dopravy (GVC) v Grossbeerenu. Vznikne zde mj. za 9 milionů EUR terminálová hala o rozloze 22 500 m² se 49 branami.

RUSKO

Investice do železnice: 26 miliard eur Ruská vláda chce dát v období 2012 až 2014 ruským železnicím k dispozici celkem 1,1 bilionu RUB, což odpovídá 26 miliardám EUR (cca 650 miliard Kč). Sděluji to tamní státní dráhy RŽD. Kromě jiného se mají prostředky použít na rychlejší výstavbu dopravní infrastruktury v jižním Rusku a na Dálném východě. Ruské železnice chtějí také pořídit 400 lokomotiv a 460 tažných vozů.

Globaltrans zvyšuje podíl na BTS

Ruský soukromý logistický a dopravní podnik Globaltrans zvýšil svůj kapitálový podíl ve firmě Balt-TransService (BTS) z 50 na 60 procent. BTS je specializovaná na dopravu v kotlových vozech. Desetiprocentní podíl měl přijít na 74,5 milionů USD. Prodejcem podílu měl být neuvedený minoritní akcionář. BTS, která disponuje parkem více než 9 800 kotlových vozů a 51 lokomotiv, je aktivní především v dopravě ropy. Celkem provozuje Globaltrans kolem 50 000 nákladních vozů.

ŠVÝCARSKO

AAE představí dvouplošinový vagon pro megatrailery

Vedoucí leasingová firma na úseku železničních vagonů AAE (Ahaus Alsätter Eisenbahn AG) se sídlem ve Švýcarsku uvede v roce 2012 na trh modifikovanou verzi šestinápravového zdvojeného plošinového vozu Sdggmrss pro silniční megatrailery. Již existující vagon se stal populárním a AAE jich má ve své flotile více než 1 000. „Otevřená konstrukce“ a příhodné rozměry spodní části vagonu umožní umístit megatrailery bez přemísťování některých jejich částí a výška rámu pomůže efektivnější manipulaci. Dvojice je dlouhá 34,03 m, má nosnost 135 tun a maximální nápravový tlak 22,5 t. Ložná délka každé z plošin je 15,76 m, což postačuje i pro dvě výměnné nástavby C782. **CBC**

Seriál

Zajímavé nákladní vozy

Koncem osmdesátých let a v letech devadesátých bylo třeba přepravit celou řadu nákladů, které sice musely být chráněny před povětrnostními podmínkami, ale přitom nešly naložit do vozů řady G (krytých).

V minulosti se zásilky přikrývaly plachtami ČSD. Použitelných plachet k zakrytí nákladu a pro jeho ochranu před povětrnostními vlivy se začalo nedostávat. Nové se nevyráběly a navíc jejich přeprava k odesílateli vázla na nedostatku manipulačních vlaků obsazených četou. Naše železnice v tomto směru opět zaspala, na naše pozice se dostala kamionová doprava s novými, kvalitními a speciálními návěsy. V sousedním bývalém západním Německu již takové vhodné vozy měli a uměli jich využívat. U nás po sametové revoluci výrazně poklesla nakládká a projevoval se přebytek krytých vozů řady G. V souvislosti s poklesem přeprav vojsk byl i velký přebytek plošinových, řady R.

Koncem osmdesátých let byly na německých železnicích v provozu vozy řady 354 0 Rils ^{652,653}. Plošinové vozy s červeným posuvným silným plachtovým krytem, o ložné délce/šířce 18 410/2670 mm, měly únosnost pod



Vůz 354 1 Rils-y D-DB

„C“ 55,5 tuny, pod „D“ 57,5 tuny. Plachtový kryt bylo možno sesunout na třetinu délky vozu, zásilku naložit jeřábem nebo vysokozdvížným vozíkem, plachtu přetáhnout zpět a doložit zbývající třetinu vozu. Plachta byla upevněna na ocelových profilech nebo trubkách ohnutých do obráceného U, na nichž v dolní části byla pojezdová kolečka. Na

čelech vozu se plachta uzavírala pomocí pákového mechanismu na pevnou čelní stěnu a vůz bylo možno opatřit plombou.

V Česku se jeden z prvních vozů řady Rils narodil v roce 1999. Jednalo se o rekonstrukci původního vozu Res. Dvě modré plachty (pro tento prototypový vůz) byly vyrobeny z umělohmotné fólie. Plachta byla velmi lehká, ale současně i křehká (obdobná se používala na fóliovníky). Při zkušebním provozu



Vůz 354 1 Rils ČD

došlo několikrát k jejímu proříznutí ne-nechavými spoluobčany, někdy o ostré hrany nákladu a také o větve stromů v průjezdném profilu. Jedna z prvních nakládek se odehrála i v žel. stanici Počeradý, vůz byl naložen zásilkou společnosti Knauf do Maďarska. Asi po deseti dnech se vrátil s poškozenou plachtou, byl odeslán k výrobci na scelení. Další nakládká na Knaufu byla do Rumunska a od železničního podniku CFR přišel kuriózní telegram s dotazem, zda plachta patří k nákladu nebo k vozu. Z Rumunska se vůz vrátil ve velmi špatném stavu, plachta musela být kompletně vyměněna a na Balkán již nebyl vůz nakládán.

Druhý český vůz řady Rils 354 1 ^{212,5} byl postaven v roce 2000/2001 v OOS Ostrava. Jednalo se o rekonstrukci z vozu řady Res 51 sk., kdy byla kostra vozu celá otryskána, vyměněny podvozky 26-2.8. za podvozky typu Y25 Rs Lsd, byla dosazena nová vysoká čela, nové nárazníkové a táhlové ústrojí. Do podlahy bylo zapuštěno 30 kovových ok pro uzavazování nákladu. Vlastní váha vozu se

mírně zvýšila (na 25 tun) a únosnost vozu je 55 tun pod „C“ i pod „D“. Ložná délka/šířka činí 18 528/2660 mm, ložný prostor 102,5 m³. Plachta byla vyrobena z nánosové textilie a PVC, celá šedá s modrým logem ČD. Veřejnosti byl vůz představen na veletrhu Czech Raildays v Ostravě v červnu 2001. Vůz je velmi vhodný pro přepravu paletovaného zboží, řeziva, chmelničních sloupů, trámů, kovových tyčí, betonářské oceli, profilů a ingotů. Všechno zboží však musí být pevně uvázáno nebo zajištěno, plachtové stěny nezabrání rozvalení zboží a jeho ztrátě za jízdy.

Další vozy řady Rils 354 1 ^{212,6} se rekonstruovaly v OOS Ostrava, zvětšila se délka/šířka vozu na 18 600/2760 mm, zvětšila se světlá výška a ložný objem vozu ze 102,5 na 130,9 m³. Únosnost vozu byla pod „C“ i pod „D“ vždy 55 tun.

Na výstavě ve Vrútkách v roce 2002 byl veřejnosti představen vůz řady 338 3 Rilns podniku ŽOS Trnava s pohyblivými odebíratelnými klanicemi. Později byl přeznačen na řadu 353 7 ŽSR. Vůz měl ložnou délku/šířku 18 570/2740 mm, při nasazených klanicích byla šířka 2190 mm. Výška klanic na tomto voze je 1000 mm, bylo ji však možno upravit dle požadavků zákazníka. Únosnost pod „C“ 56,2 tun, pod „D“ 64,2 tun.

Na Mezinárodním veletrhu v Brně byl v roce 2005 představen rekonstruovaný vůz železničního podniku D-DB řady Rils-y, ⁶⁴⁹ který byl určen pro přepravu svitků drátů. Vůz má pod shrnovací plachtou bočně posuvné klanice a v podlaze vytvořené žlaby pro uložení svitků drátů nastojato ve dvou vrstvách. Únosnost pod „C“ činí 52 tun (jen DB 54 tun) a pod „D“ 60 tun. Vlastní váha 29 700 - 30 000 kg. Původní vůz je z roku 1994 – z podniku Tatragagónka Poprad.

Chorvatská firma Đuro Daković provádí rekonstrukce vozů Res jugoslávského a rumunského původu na vozy řady 354 1 Rils-z. Ložná délka/šířka

Plošinové vozy s plachtovým krytem – novostavby a rekonstrukce

18 660/2660 mm, ložný objem 95 m³, únosnost pod „C“ 53 tun.

Pro slovenské železnice se rekonstrukcí vagonů ujímá firma ŽOS Trnava. První vozy řady 354 2 Rils byly dány do provozu v roce 2001, ložná délka/šířka 18 500/2760 mm, ložný objem 95 m³, vlastní váha 26 200-26 600 kg, únosnost 53 tun pod „C“. Vozy slovenské výroby řady 354 6 Rilns se začaly ve větším počtu objevovat na naší železnici v roce 2006. Ložná délka/šířka činila 18 500/2760 mm, ložný objem 100 m³, vlastní váha 25 tun, únosnost pod „C“ 57 tun a pod „D“ 65 tun. Vozy byly vyráběny



Vůz 354 6 Rilns SK – Cargo

pro železniční podniky ŽSR, AAE, DB a MÁV.

V Německu byly vyrobeny vozy 354 6 Rilns ⁶⁵⁴ o ložné délce/šířce 18 510/2710 mm a ložném objemu 107 m³. Vlastní váha vozu byla 25 000 kg, únosnost pod „C“ 56,5 tuny, pod „D“ 64,5 tuny. Plachta je zpravidla červená. Obdobné vozy řady 354 6 Rilns ⁹⁹² pro společnost GC byly vyrobeny ve Švédsku, ložná délka/šířka je 18 640/2750 mm, vlastní váha 26 500 – 26 700 kg, únosnost pod „C“ 55 tun, pod „D“ 63 tun.

V létě roku 2001 byly na české železnici prováděny zkoušky prototypu vozu Rilnss 354 69 (Tatragagónka Poprad). Na voze bylo zkoušeno kromě jiného i zatížení na 25 tun na nápravu v traťovém úseku Oldřichov – Bílina při různých rychlostech. Vůz všem zkouškám vyhověl. Ložná délka/šířka je 18 500/2660 mm, vlastní váha 25 tun, únosnost pod „C“ 55 tun, pod „D“ 65 tun, pod „E“ 75 tun.

Pro železniční podnik CFL vyrobila Tatragagónka v roce 2003 vozy řady 354 7 Rilnss ^{241,0} o ložné délce/šířce 18 540/2766 mm s 24 pohyblivými klanicemi a s pevnými, po stranách zkosenými prahy pro přepravu svitků plechu. Podvozky jsou konstruovány na zatížení 25 tun/nápr. Vlastní váha vozu je 25 100 kg, únosnost pod „C“ 56,9 tun, pod „D“ 64,9 tun a pod „E“ 74,9 tun.

V OOS Ostrava byly rekonstruovány další vozy řady Res a v roce 2009 byl na výstavě Czech Raildays představen vůz 354 9 Rils-y ^{212,7} o ložné délce/šířce 18 648/2748 mm, s 28 spouštěcími, 800 mm dlouhými klanicemi. Vlastní váha činí 25 400 kg, únosnost pod „C“ 54,5 tuny.

Vývoj vozů pokračuje a na našem území se objevují vozy 355 2 Rins ⁶⁵⁵ DB o ložné délce/šířce 18 510/2710 a ložném objemu 118 m³, s únosností pod „C“ 57,5 tuny a pod „D“ 65,5 tuny.

Slovenský podnik ŽOS Trnava pro své odběratele nabídl a vyrobil celou řadu vozů řady 353 7, 8, 9 Rils pro různé přepravy a řadu 353 6 Rilhs pro přepravu svitků plechů naležato.

Vedle čtyřnápravových vozů s plachtovým krytem existují i dvounápravové vozy řady 338 1 Kgliss ^{222S} železničního podniku PKP s ložnou délkou/šířkou 12 480/2760 mm a únosností pod „C“ 25,5 tuny a pod „D“ 29,5 tuny.

Společnost NordWaggon je vlastníkem vozů řady 338 2 Kbis ⁹²¹ o ložné délce/šířce 12 600/2870 mm a únosnosti pod „C“ 26,5 tuny a po „D“ 28,5 tuny. Železniční podnik DB Cargo vlastní vozy řady 338 4 Kijls o ložné délce/šířce 14 140/2850 mm a únosnosti pod „C“ 23,8 tun a pod „D“ 27,8 tun. Vůz je navíc vybaven tlumičnými čelníky. Odsunutím plachty se vytvoří otvor o délce 11 m. Vůz je vhodný pro přepravu výrobků bílého zboží na paletách, betonových výrobků, zeleniny v přepravních bednách atd.

Připravuje: Ivan Votava

Vybraná železniční výročí, která si letos připomínáme

Leden 1947 65 let
Veřejnosti byla předvedena lokomotiva 498.006, první ze čtyřicetikusové série, kterou ČSD objednaly pro rychlíkovou dopravu. Lokomotivy získaly záhy přezdívku „Albatros“.

28. ledna 1872 140 let
Zahájen provoz na trati Plzeň – Cheb, součástí dálkového spojení Vídeň – České Budějovice – Plzeň – Cheb. Vybudovala ji soukromá společnost Dráha císaře Františka Josefa.

Duben 1857 155 let
Ministerstvo obchodu ve Vídni vydalo „Předpis o stejnokroji“, kterým byl na našich železničních uniformách obecně zaveden symbol okřídleného kola.

1. května 1847 165 let
Zahájena doprava na 77 km dlouhém úseku Lipník nad Bečvou – Bohumín. Poprvé v historii se u nás dotkly koleje hranic sousedního státu, v tomto případě tehdejšího Pruska.

2. května 1937 75 let
Předána veřejnému provozu trať Horní

Lideč - Púchov. V poválečném období patřila k jednomu z nejvyužívanějších kolejových spojení českých zemí se Slovenskem.

7. června 1802 210 let
V Broumově v severovýchodních Čechách se narodil Johann Liebig. V Liberci, kam přišel jako soukenický tovaryš, se vypracoval na předního textilního velkopodnikatele. Zasloužil se o vybudování železnic v regionu, především o trať Pardubice – Liberec.

červen-červenec 1997 15 let
Rozsáhlé povodně na východě Čech a na Moravě s katastrofálním dopadem na infrastrukturu.

18. června 1927 85 let
Zahájen provoz na jedné z prvních novostaveb na síti ČSD, na trati Veselí nad Moravou – Lipov.

Dne 8. prosince téhož roku byla trať prodloužena do slovenské Myjavy.

30. června 1922 90 let
Zákonem číslo 234/1922 Sb. byla postátněna společnost Ústecko-teplická

dráha (ÚTD), jedna z posledních velkých soukromých železničních firem, působících v meziválečné ČSR.

1. července 1902 110 let
Jízdou slavnostního vlaku zahájen provoz na trati Tanvald – Kořenov. Dráha byla vybudována jako částečně ozubnicová s použitím systému Abt. Je to jediná železnice toho druhu na území ČR.

15. července 1862 150 let
Uskutečnila se slavnostní jízda na nové trati Plzeň Skvrňany – Praha Smíchov. Jako součást kolejového spojení Čech s Bavorskem trať vybudovala soukromá společnost Česká západní dráha (BWB).

8. července 1847 165 let
Narodil se elektrotechnik František Křižík, zvaný „český Edison“. Jeho přičinným vznikla první normálněrozchodná železnice s elektrickým pohonem v celé tehdejší monarchii, trať Tábor – Bechyně (1903).

1. srpna 1832 180 let
Bylo započato s pravidelnou nákladní

dopravou na koněspřežné železnici budějovicko-linecké. Jednalo se o první železnici mezi dvěma zeměmi v Evropě.

1. srpna 1952 60 let
Podle vládního nařízení číslo 33/1952 byl zaveden na tehdejších ČSD nový organizační systém. Šest samostatných hospodářských celků dostalo název „dráhy“.

srpen 1922 90 let
Zákonem číslo 404/1922 Sb. byly tehdejší ČSD prohlášeny tzv. státním podnikem, spravovaným podle zásad obchodního hospodaření. V praxi začal systém fungovat o dva roky později.

říjen 1962 50 let
Zatrolejováním posledního úseku tratě Košice – Čierna nad Tisou byla ukončena souvislá elektrizace tzv. prvního hlavního tahu z Ústí nad Labem a Prahy na tehdejší československo-sovětské hranice.

16.-21. října 1882 130 let
Proběhla ve švýcarském Bernu 1. me-

zinárodní odborná konference o technické jednotnosti na železnici.

31. října 1877 135 let
V Sobotíně na severní Moravě zemřel Albert Klein, jeden ze šesti bratrů, významných budovatelů prvních železnic. Podnikatelství Kleinů postavilo cca 3500 km tratí.

7. listopadu 1957 55 let
Slavnostní vlak v elektrické trakci projel trať Praha – Česká Třebová. S pravidelným provozem bylo ale započato až v březnu následujícího roku, a to jen v úseku Praha – Kolín.

10. listopadu 1967 45 let
V trati Kutná Hora hl. n. – Bratislava hl. stanica byl zahájen elektrický provoz za použití střídavé proudové soustavy 25 kV/50Hz. Tím byl uveden do provozu tzv. druhý hlavní tah.

1. prosince 1922 90 let
Byl to první den činnosti Mezinárodní unie železniční (UIC). ČSD patřily k jejím zakládajícím členům.

Připravil: Pavel Schreier

Cestopis

Tip pro nevšední výlet historií i současností: německo-německá hranice

Ještě v nedávné době patřila 1381 km dlouhá „*deutsch-deutscher Grenze*“, vnitroněmecká hranice, k nejpřísněji střeženým hranicím na světě. Jednalo se o hranici mezi Německou spolkovou a Německou demokratickou republikou.

Příčiny rozdělení Německa je třeba hledat už v únoru 1945, kdy proběhla Jaltská konference, na které se hovořilo o budoucí podobě Německa. Na Postupimské konferenci v červenci 1945 pak bylo Německo rozděleno do čtyř okupačních zón: britskou na severozápadě, americkou na jihu, francouzskou na jihozápadě a sovětskou na východě. Podobným způsobem bylo rozděleno i hlavní město Berlín, kde však sovětský sektor zabíral největší část, neboť za dobytí města zaplatila Rudá armáda vysokou ztrátou 360 000 mrtvých a raněných vojáků.

Dne 24. května 1949 vzniká z britského, amerického a francouzského sektoru SRN – Spolková republika Německo, jejímž hlavním městem se stal Bonn. Dne 7. října téhož roku vznikla ze sovětského

okupačního sektoru NDR – Německá demokratická republika, tzv. východní Německo. Jejím hlavním městem se stal východní Berlín. Již v květnu 1952 byla hranice mezi oběma německými státy uzavřena. Stalo se tak proto, že si Sovětský svaz začal dělat starosti s údajnou infiltrací západních agentů a sabotérů; alarmující byl rovněž exodus inteligence a kvalifikovaných dělníků z NDR. Situace pak vyvrcholila postavením Berlínské zdi v srpnu 1961 a také zdokonalením střežení vnitroněmecké hranice od června 1962.

V dnešním putování se však nevydáme do německého hlavního města, které se stalo symbolem rozdělení Německa, ale do Mödlareuthu, malé vesničky na pomezí Duryňska a Bavorska. Ta byla poprvé rozdělena již za napoleonských válek v roce 1810, kdy se potok Tannbach, protékající obcí, stal hranicí mezi Bavorským královstvím a knížectvím Reuss mladší linie. Oba celky se pak staly součástí jednotného Německa. Ke skutečnému rozdělení Mödlareuthu došlo po skončení 2. světové války se vznikem dvou nových samostatných německých

států. Bavorská část obce se stala součástí Spolkové republiky Německo, část obce ležící v Duryňsku pak součástí NDR. Se vznikem vnitroněmecké hranice v roce 1952 byla část „východních“ obyvatel bydlících přímo u hranice vysídlena a v roce 1966 původní dřevěný hraniční plot nahradila 700 m dlouhá a 3,3 m vysoká betonová zeď. Z tohoto důvodu byl Mödlareuth často nazýván Malým Berlínem. Východoněmecká část vesnice byla ostře střežena, bylo dokonce zakázáno mávat lidem na druhé straně zdi. Oproti tomu do západní části obce přijíždělo mnoho turistů, kteří chtěli tuto „kuriozitu“ spatřit na vlastní oči. V roce 1983 navštívil Mödlareuth i americký prezident George Bush. Pád berlínské zdi přinesl nejprve 9. prosince 1989 zřízení hraničního přechodu pro pěší a poté i úplné otevření hranic. Již v roce 1990 bylo také rozhodnuto o vytvoření „Deutsch-deutsches Museum Mödlareuth“, jehož hlavním cílem je prezentovat historii německého rozdělení, a to nejen po stránce technického zabezpečení vnitroněmecké hranice, ale i po stránce politických, hospodářských a dalších souvislostí. Muzeum se skládá ze dvou částí. Z vnitřní a venkovní expozice. Ve vnitřní části mohou návštěvníci zhlédnout film dokumentující rozdělení obce na dvě části, vývoj zabezpečení hranice od drátěných zátarasů, přes dřevěný plot, až k již zmiňované betonové zdi. Velmi sugestivní je i část filmu připomínající znovutevření hranice v prosinci 1989.

V další muzejní budově nás čeká expozice vozidel majících vztah ke střežení vnitroněmecké hranice. Poněkud komicky dnes působí srovnání terénního automobilu Mercedes západoněmecké



hraniční policie a zaplachtovaného Trabantu typu Kübel, který ke střežení hranice využívali příslušníci východoněmecké *Grenztruppen*. V další části expozice jsou pak umístěny panely mapující historii vnitroněmecké hranice a velice zajímavá a detailně vyhotovená diorámata zobrazují způsoby jejího zabezpečení. V době mé návštěvy zde byla také instalována výstava s názvem „Předtím, než padla Berlínská zeď“. Ve venkovní expozici můžeme vše vidět naživo. Nejen část původní betonové zdi, ale i drátěné ploty, betonové pozorovací bunkry, zařízení pro střežení hranice psy apod. Můžete si rovněž vylézt

do jedné z betonových strážních věží. Při prohlídce se vám mimoděk budou vybavovat některé scény ze zhlédnutého dokumentárního filmu. Rozdělení Mödlareuthu na dvě části dodnes připomíná např. skutečnost, že obě obce mají rozdílná poštovní směrovací čísla. Muzeí dokumentujících rozdělení Německa a zabezpečení vnitroněmecké hranice je celá řada. Mödlareuth však zcela jistě patří k těm nejsugestivnějším. Návštěvu zdejšího muzea nelze než doporučit, už i proto, že se nachází nedaleko Hofu, jen cca 50 km od našich hranic.

Text a foto: Michal Roh



Kulturní centrum v Plzni vás nadchne

Plzeň má zajímavý unikát: divadlo, do kterého vás přiveze vlak. Nádraží Jižní předměstí má *genia loci*. Oprýskaná fasáda, omšelé kachličky na podlaze a zabedněná okénka bývalých pokladen dodávají místu tajemnou „*undergroundovou*“ atmosféru.

Ale nenechte se zmást. Nádraží je od roku 2000 sídlem kulturního centra Johan a vysloužilo si přezdívku „Moving station“, tedy nádraží v pohybu. Plzeňskému publiku se zde představil soubor Tanec Praha, uznávaní ruští divadelníci Teatr Novogo Fronta nebo japonský tanečník Ryuzo Fukuhara. „V západní Evropě je běžné, že se industriální budovy přestavují na výstavní prostory. V Česku tak vznikl třeba klub La Fabrica, pražská Meet Factory, galerie

DOX, nebo brněnská Wannick Gallery. Před časem jsme se stali členy sítě Trans Europe Halles, která sdružuje všechny významné prostory tohoto typu po celé Evropě,“ říká Roman Černík, ředitel kulturního centra Johan. Ve východním křídle nádraží, naproti centru Johan, je přitom plně funkční železniční zastávka. „Když jsme tu začali, České dráhy nám vyšly ohromně vstřícně,“ vzpomíná Černík. „Budova je



napojená na komunální síť drah a České dráhy dokonce před časem zajistily rekonstrukci střechy.“ Nádraží je ztělesněním fenoménu „site specific“, kdy se prostor podílí na podobě samotného uměleckého díla. „Na jaře se tu v rámci festivalu Art Buffé promítal snímek Démanty noci. V úvodu filmu se ozývá zvuk jedoucího vlaku a houkání lokomotivy. Když v ten samý okamžik projížděl venku po kolejích skutečný nákladní vlak, film nabýval mrazivě reálných rozměrů,“ vzpomíná Tereza Kurečková, studentka Západočeské univerzity, která centrum Johan s oblibou navštěvuje. Soubor Nejhodnější medvědici zde odehrál inscenaci ze železničního prostředí. Ještě žiju s věšákem, plácačkou a čepicí. „Ve většině divadel museli zvuky projíždějících vlaků pouštět ze záznamu, u nás to bylo v reálu,“ směje se Černík.

Aktivita kulturního centra Johan tvoří také nedílnou součást programu Plzně coby Evropského města kultury roku 2015. V souvislosti s kandidaturou představilo město Plzeň řadu zajímavých projektů, od nového městského divadla, navrženého portugalským studiem Contemporânea Lda., po novou minimalistickou budovu Západočeské galerie. Pozornosti se těší rekonstrukce bývalého pivovaru Světovar, který se má – stejně jako centrum Johan – stát prostorem pro alternativní umění.

Jakub Zeman

Foto měsíce



Neotřelý pohled na práci svářeče v opravárenské dílně pro kolejová vozidla zachytil objektiv Ivana Skuliny z Havířova. Proto jsme jej zařadili do naší tradiční rubriky Cargovák.

Vydavatel ČD Cargo, a. s.
www.cdcargo.cz

Redakční tým: Odbor komunikace a kanceláře představenstva
spolu s odbornými útvary GŘ
Sazba a grafická úprava:

DTP Futura, s.r.o.

Adresa redakce: Odbor komunikace a kanceláře představenstva,
Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 – Holešovice
e-mail: cargovak@cdcargo.cz

Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 19835