



Aktuality

SOKV Ostrava bojuje s krádežemi

Strana 3

Nástěnka

Možnosti systému ŮDIV

Strana 5

Zajímavosti

Výsledky hodnocení zaměstnanců

Strana 6

Relax

Nový seriál: Zajímavé nákladní vozy

Strana 7

Gustav Slamečka: Kvalifikovaný personál na prvním místě

Od letošního června je předsedou představenstva ČD Cargo Ing. Gustav Slamečka, MBA. Do čela společnosti nastoupil v době zostřující se konkurence na trhu železniční nákladní dopravy. Na jeho představy, záměry a cíle, jimiž se chce řídit ve své nové funkci, jsme se Ing. Slamečky zeptali s vědomím, že si ani on sám rozhodně neponechává stodenní lhůtu na to, aby se ve firmě zorientoval. Nepřichází totiž do neznámého prostředí.

• **Do funkce předsedy představenstva ČD Cargo jste nastoupil s velkými zkušenostmi z funkce ministra dopravy a předsedy Státního fondu dopravní infrastruktury. Jak je chcete využít ve své nové pozici?**

Prostředí ČD Cargo není pro mne neznámé. Právě v předchozích funkcích jsem měl příležitost sledovat fungování společnosti ČD Cargo, která má relativně krátkou, ani ne čtyřletou historii. Je to pro mne velká výzva řídit tuto firmu. Od mých dosavadních působišť se ovšem liší dost zásadním způsobem. Společnost je sice, stejně jako celé České dráhy, ve stoprocentním vlastnictví státu, ale stát ji žádným způsobem nedotuje. Může jí jen nastavit lepší podmínky k podnikání, jako se to stalo například snížením poplatku za dopravní cestu. Ale ten se snížil i ostatním nákladním dopravcům. ČD Cargo si tedy musí vlastní obchodní politikou a způsobem hospodaření zajistit, aby pokrylo své náklady, mohlo investovat do svého rozvoje, resp. dosáhnout určitého zisku. Je to velmi obtížná pozice, uvědomíme-li si, že vedle železničních dopravců je tu velmi silný konkurent především v dopravě silniční.



• **Můžete alespoň rámcově formulovat ty nejdůležitější kroky v obchodní strategii společnosti ČD Cargo pro příští období na podporu plnění Podnikatelského plánu?**

Velkou výhodou pro mne jako předsedu představenstva, ale i celé vedení ČD Cargo je, že máme k dispozici početný aparát lidí ve vedoucích funkcích nejen na úrovni generálního ředitelství, ale i na středním stupni řízení s vysokou kvalifikací a dlouholetými zkušenostmi z fungování železniční nákladní dopravy. Věřím, že společnými silami – a mám na mysli každého zaměstnance naší společnosti – naplníme úkoly vyplývající z Podnikatelského plánu. Rozhodně nebudu postupovat negací všeho, co bylo ve firmě dosud

vymyšleno a co se již realizovalo. Firma není ve ztrátě, nemá zásadní problém s cash flow, což posiluje její důvěryhodnost.

V Podnikatelském plánu na letošní rok je stanoven kladný hospodářský výsledek dva miliony korun a hrubý provozní zisk EBIDTA je 1,479 miliardy. Za první pololetí jsme plán překročili a nyní děláme analýzy před přijetím opatření na druhé pololetí. Je evidentní, že přepravci budou požadovat další snižování cen za dopravu i s ohledem na připravované zákony (například zvýšení DPH), aby sami nemuseli ještě výrazněji zvyšovat ceny svého zboží. To bude nová situace, se kterou se budeme muset umět vyrovnat.

• **Na čem lze především stavět další rozvoj firmy a naopak – v čem vidíte slabiny jejího fungování?**

O kvalifikovaném personálu jsem hovořil na prvním místě. Běží dále projekt restrukturalizace obchodu, zákazníkům musíme nabízet stále lepší služby, lépe s nimi komunikovat, intenzivněji je informovat o tom, co jsme jim schopni zajistit. Myslím, že v tomto směru je opravdu co zlepšovat. Pod zorným úhlem pohledu na všech stupních řízení musí být trvale snižování nákladů. Z tohoto pohledu je nejvíce problematická přeprava jednotlivých zásilek, o které sice nemají ostatní železniční dopravci zájem, protože patří právě kvůli poměrně vysokým relativním nákladům k nejméně efektivním činnos-

tem. Je však otázkou, zda z hlediska naší cenové politiky je únosné, abychom přepravu každého takového vozu s jednotlivou zásilkou zajišťovali bez ohledu na to, kolik nás to stojí. Musíme udělat detailní rozbor tržeb a nákladů, abychom zjistili, které činnosti bychom měli omezit nebo je i úplně zrušit, protože je nemůžeme provozovat se ztrátou. Pak si totiž budeme moci dovolit nabízet i nižší cenu za ucelené vlaky a účinněji tak obstát ve srovnání s velmi silnou konkurencí právě u těchto lukrativních přeprav.

Za slabinu bych považoval fakt, že ČD Cargo zatím ještě není tak úspěšné v logistice. Týká se to nevyužitého potenciálu v přepravě kontejnerových vlaků, v kombinované dopravě, fungování logistických center. Přitom chystaná rekonstrukce dálnice D 1 se právě v tomto směru může pozitivně promítnout v objemu železniční nákladní přepravy. Pokud budeme umět na tuto situaci správně reagovat, můžeme na tom jen vydělat.

• **V posledním období se hodně hovořilo o možnosti propojení s polským a slovenským Cargem. Jaké úkoly čekají ČD Cargo v mezinárodním rámci?**

Naše orientace na Polsko a Slovensko je logická, mnoho dalších možností není. Přihlásili jsme se do privatizace PKP Cargo a nyní čekáme na další kroky polské strany. Ještě letos v létě by měl být zahájen proces privatizace slovenského carga. Mělo by se prodávat sto procent akcií nebo většinový balík. Tam máme strategický zájem, protože pokud by akcie koupil někdo jiný, významně by nám to do budoucna zkomplikovalo naše podnikání.

Irena Pospíšilová

Chceme obstát v konkurenci

Při obchodních jednáních a ve snaze získat nové přepravy na železnici se poměrně často setkáváme s negativním postojem zákazníků, vyvolaným zejména srovnáváním podmínek a servisu mezi silniční a železniční přepravou.

Každá manipulace, resp. překládka zboží navíc, jakákoli činnost, kterou by musel zákazník zajistit při podeji zásilky k přepravě, ho ve srovnání se silniční dopravou zatěžuje a ve finále odrazuje od použití železnice. A to ať už se jedná o přiblížení zásilky z výrobního místa k železnici, nebo v případě, že zákazník vlastní vlekku i veškeré činnosti (jak administrativní, tak provozní), které musí zajistit, aby mohl vlekku použít k přepravě po kolejích. Úplně odstranit tyto rozdíly nebo je co nejvíc eliminovat je prioritním cílem oddělení logistických služeb ČD Cargo.

Mezi základní služby, které nabízíme zákazníkům, patří:

- zajistit svaz a rozvoz zásilek včetně překládky do/z železničního vozu;
- v případě, že zákazník vlastní vlekku, zajistit veškeré potřebné činnosti k provozování vlekky;
- celní služby;

- navrhnout optimální, logistické řešení. Všeobecně se dají tyto body shrnout pod společné označení: zajistit přístup na železnici.

Podívejme se na jednotlivé činnosti zblízka.

Zajištění svozu a rozvozu zásilek včetně překládky do/z železničního vozu

Při vzniku ČD Cargo bylo v síti provozováno 17 středisek logistických služeb (SLS), která zajišťovala požadavky klientů v dané lokalitě. Jednalo se zejména o překládku paletizovaného zboží z/na silniční vozidla, sypkého zboží pomocí násypky a pásových dopravníků, kusové zboží, skladování a další požadované činnosti.

Střediska jsou pro tyto účely vybavena základní manipulační technikou, která je ale mnohdy za zenitem své životnosti. Proto se snažíme v místech, kde je registrována zvýšená poptávka po uvedených činnostech, zastaralou techniku postupně obnovovat a doplňovat. Podarilo se nám zajistit nové vysokozdvihy včetně přídavných zařízení (např. ploché nebo kruhové čelisti) a vybavit Střediska logistických služeb v Lovosicích, Ostravě a Jaroměři.

► *Dokončení na str.2*

Spolupráce s PKP CARGO

Společné jednání mezi zástupci ČD Cargo, a. s., a PKP CARGO S. A. se uskutečnilo ve dnech 1. až 2. června 2011. Jeho účelem bylo projednat podmínky a možnosti pro lepší spolupráci při provádění železniční nákladní dopravy mezi oběma partnery.

Jednání za ČD Cargo vedl provozní ředitel Jiří Špička, dále se zúčastnil zástupce provozního ředitele Zdeněk Meidl, ředitel Odboru technologie a organizace dopravy Jaroslav Mynářík, vedoucí oddělení provozního řízení Slavoj Halbrštát a systémová specialista pro spolupráci s dopravci O13 Milena Martinčíková. PKP CARGO zastupoval Michał Sawicki, ředitel Odboru řízení přeprav, Sławomir Mikstein, zástupce ředitele Odboru řízení přeprav, a Stanisław Kmiołek, manažer dispečinku PKP Cargo.

Zúčastnění se shodli, že důležitým předpokladem k dalšímu zlepšování vzájemné spolupráce je co nejširší výměna informací mezi oběma dopravci, a to především elektronických dat o vlacích, vozech a zásilkách. Současný stav již nevyhovuje obvyklým stan-

dardům a výměna dat musí být řešena náhradními způsoby. To má negativní dopady na provozní procesy při výměně vlaků a částečně i na kvalitu samotných dat. Polská strana však avizovala využívání informačních technologií ve větší míře než dosud. Následně partneři stanovili harmonogram pracovních porad, jejichž úkolem je zavést vysílání informací o vlacích na dispečerské lince a rovněž vysílání předhlášek o vozech a zásilkách do informačních systémů obou společností. První z těchto přípravných porad již proběhly v průběhu června a obě strany intenzivně pracují na úpravách vlastních informačních systémů tak, aby v co nejkratší době došlo k zlepšení kvality předávaných informací.

Zároveň došlo, v rámci již uskutečněné výstavy Czech Raildays, k společnému setkání členů představenstva ČD Cargo a PKP CARGO Jiřího Špičky a Witolda Bawora. Oba potvrdili svou plnou podporu nové etapě ve vzájemné spolupráci.

Milena Martinčíková



Jmenován nový ministr dopravy

Prezident republiky Václav Klaus jmenoval v pátek 1. července nového ministra dopravy Pavla Dobeše.

Pavel Dobeš se narodil v roce 1982. Středoškolská studia absolvoval v Česku a ve Spojených státech, následně vystudoval na Fakultě sociálních věd Univerzity Karlovy obor Evropská studia. Pracoval ve společnosti Deloitte, později byl projektovým manažerem při zpracování žádostí o granty ze strukturálních fondů EU a státních fondů. V letech 2007 až 2010 pracoval pro diplomatické zastoupení hlavního města Prahy v Bruselu, odkud například vyjednával získání zastoupení agentury Galileo do Prahy. Mluví anglicky, francouzsky.

-red-

Chceme obstát v konkurenci

► *Dokončení ze str. 1*

Dále proběhla rekonstrukce portálového jeřábu v Ostravě a Českých Budějovicích, nákup silničních vozidel pro střediska v PJ Česká Třebová. S postupnou obnovou bychom rádi pokračovali s cílem vytvořit v ČD Cargo odpovídající technické vybavení, abychom byli schopni zajistit požadavky zákazníků kdekoli na síti, kde společnost v Praze-Hostivě realizuje. Z posledních úspěšně realizovaných přeprav můžeme jmenovat:

- překládky skříní kolejových vozidel z Ostravy do Plzně realizuje SLS Ostrava - PJ Ostrava a SLS Plzeň - PJ Plzeň;
- zkušební překládku válců společnosti AMANN realizuje SLS Trutnov - PJ Česká Třebová;
- překládku a upevnění železobetonových modulů v Praze-Hostivě realizuje SLS Trutnov - PJ Česká Třebová;
- překládku a upevnění hřídelů válcovacích stolic v Lovosicích realizuje SLS

Lovosice - PJ Ústí nad Labem;

- překládku ocelových svitků v Ostravě a Českých Budějovicích realizuje SLS Ostrava - PJ Ostrava a SLS České Budějovice - PJ České Budějovice.
- překládku zboží (zejména paletizovaného) z Německa přes novou logistickou halu v Lovosicích, která v posledních dvou měsících představuje cca 20-25 železničních vozů týdně;
- překládku hutního materiálu rekonstruovaným portálovým jeřábem v Ostravě;
- překládku zboží (zejména paletizovaného) především z Polska přes terminál v Ostravě, kdy oproti stejnému období loňského roku došlo k navýšení objemů na cca 8-10 železničních vozů týdně.

Vlečky

ČD Cargo eviduje ve svých informačních systémech cca 1650 vleček, s nimiž má v 1100 případech uzavřenou smlouvu na provozování drážní dopravy. Ve zbývajících případech se jedná

o vlečky neprovozní nebo s tzv. nulovým pohybem (bez smlouvy). Naší snahou je obnovit na těchto vlečkách provoz nebo v případech, kdy došlo k výraznému propadu výkonů nebo i úplnému převezení přeprav na silnici, oslovit zákazníky a nabídnout jim odpovídající řešení.

Pro tyto účely byla ustanovena Pracovní skupina vlečky (PSV), složená ze zástupců obchodního i provozního úseku. PSV oslovila v každém kraji minimálně dvě až pět vytípaných vleček, resp. vlastníků vleček, ve snaze obnovit či zvýšit přepravní objemy po železnici. Ne vždy se podaří nalézt společné řešení. Často se setkáváme s negativním přístupem a odkazem zástupců vlečkařů na cizího vlastníka, který preferuje údajně levnější silniční přepravu. Mnohdy jsou však cenové podmínky srovnatelné, ba i výhodnější pro železnici, ale konečné rozhodnutí o druhu dopravy je na zákazníkoví.



Přesto se ale podařilo v tomto roce obnovit provoz nebo zvýšit přepravy na některých vlečkách, např.:

- vlečka RUVE v Praze Ruzyně - obnovení provozu po takřka 20 letech pro pravidelné, denní přepravy mezi Prahou a Ostravou,
- vlečka Ptení -Javořice, kde po znovuprovoznění zajišťuje ČD Cargo provozování drážní dopravy;
- vlečka ČKD Kutná Hora – úprava

technologie pro přepravy ucelených vlaků písku;

- vlečka LB Minerals - Skalná – přeprava jílů ;
- převzetí vleček v areálu TPCA Kolín/Ovčáry - od 1. 7. 2011 ČD Cargo zajišťuje činnosti spojené s provozováním dráhy.

Jaroslav Kvapil, Odbor intermodální dopravy a logistiky

PTÁTE SE NÁS

Jak budou probíhat jazykové kurzy v následujícím školním roce?

Eva Paterová, Praha

Nadcházející školní rok 2011/2012 je z pohledu výuky jazykových kurzů pro zaměstnance ČD Cargo rozdělen do dvou pololetí. Opatření k výuce jazyků na 1. pololetí školního roku 2011/2012 bylo vydáno koncem června. Přihlášky na první pololetí bylo možné posílat do konce července 2011, „opozdílci“ mohou své přihlášky zaslat nejpozději do **4. 8. 2011** na HR-projekty@cdcargo.cz. Veškeré informace je možné získat na intranetu, v Registru IN a zároveň u příslušných personalistek. První pololetí oproti loňskému školnímu roku nedoznalo větších změn, pouze začátky kurzů jsou posunuty již na **začátek září 2011**.

Pravidla do druhého pololetí budou upřesněna na přelomu r. 2011/2012, kdy pravděpodobně dojde k zásadním změnám organizace školení. Důvodem těchto změn bude především stav Sociálního fondu ČD Cargo, a. s., ze kterého jsou nyní jazykové kurzy hrazeny, a samozřejmě probíhající změny legislativy. Dá se předpokládat finanční spoluúčast zaměstnanců na jazykových kurzech. Nové podmínky pro poskytování jazykových kurzů zaměstnancům společnosti, včetně termínu podání přihlášek na druhé pololetí, budou obsaženy v novém opatření pro jazykovou výuku, o němž budete informováni samozřejmě prostřednictvím interního magazínu.

Ing. Hana Vavříková
Odbor lidských zdrojů

Irena Pospíšilová

ČD Cargo získávají „hotovou“ pracovní sílu bez vynaloženého úsilí. A to není bezesporu všechno. Nejpodstatnější stránkou věci je skutečnost, že u takových zaměstnanců není možné garantovat rozsah odpočinku mezi směny v zákonem stanoveném rozsahu, což může přispět k ohrožení železničního provozu celkově, a nejenom v podmínkách ČD Cargo.

V tomto článku není záměrem pranyřovat odhalené zaměstnance, ale upozornit na fakt, že při každém

dalším obdobném jednání bude postupováno nekompromisně - ukončení pracovního poměru bez nároku na odstupné a ztrátou veškerých výhod plynoucích z pracovní smlouvy. Je pouze na každém zaměstnanci, zda hodlá ztratit pracovní zázemí, které je z jeho pohledu chráněno kolektivní smlouvou, nebo se rozhodne pro práci v podmínkách, oproti stavu v ČD Cargo, nestandardních.

● Můžeme v této pro železnici klasické přepravě ještě dále zlepšovat své služby zákazníkům?

Požadavky našich zákazníků v komoditě železo a strojírenské výrobky se neustále zvyšují zejména ve vazbě na vozový park. V současnosti se připravuje nákup nových vozů řady Samms pro přepravu širokých plechů, určených převážně pro zákazníka Evraz Vítkovice Steel, a. s. Tento vůz lze díky jeho ložné hmotnosti 80 tun využít i pro přepravu bram a sochorů. V nejbližší době se také mají rozběhnout opravy vozů řady Rills vhodných na přepravu drátů a betonáské oceli. Vzhledem k dobrým hospodářským výsledkům společnosti bychom měli více investovat do obnovy vozového parku a lokomotiv.

Irena Pospíšilová

Obchodní činnost a provoz mají společný cíl

V závěru loňského roku stál Lukáš Zeman, zaměstnanec Odboru prodeje společnosti ČD Cargo, před novou výzvou. Dostal nabídku pracovat v právě vznikající Skupině regionálního obchodu. Dlouho se nerozmyslel a nabídku přijal. Obchodní činnost ho bavila už jako komoditního obchodníka, kdy měl na starosti přepravu dřeva a papíru, přestože na dráze začínal v provozních profesích.



ČD Cargo před čtyřmi lety Lukáše zlákal zcela odlišné zaměřením: obchod. „Sídlním bydlení v budově Střediska oprav kolejových vozidel v Ústí nad Labem a můj obvod působnosti zasahuje čtyři provozní jednotky: kromě Ústecka také Písecko, Českobudějovicko a část Liberecka,“ vysvětluje pětatřice-

letitý obchodník a je vidět, že se v této profesi opravdu našel. „Je to velký rozsah, ale doufám, že časem bude naše skupina regionálně ještě posílena. Zatím musím ocenit výbornou spolupráci se zaměstnanci provozních jednotek i provozních pracovišť, kteří mi pomáhají „mapovat terén“. Společně navštěvujeme klienty a přesvědčujeme je o výhodách železnice, vysvětluje jim možnosti, které jim můžeme v přepravě zboží nabídnout. Velký potenciál je na Chebsku v přepravách kaolínu a jílu, budou se tam otevírat nová naleziště. Na Plzeňsku je to přeprava dřevní štěpky, na Ústecku usilujeme o to, aby se na koleje vrátila přeprava písku pro výrobu skla. Připravili jsme i video - a dataprojekce, které klientům prezentujeme.“

Pomáhat konkurentům se již nebude zaměstnancům vyplácet

V posledních měsících byly odhaleny případy, kdy zaměstnanci ČD Cargo nabízeli své schopnosti a dovednosti jiným subjektům operujícím na železnici. Pro mne samotného je tento fakt nepochopitelným porušením pracovního právního vztahu zaměstnanců ke společnosti ČD Cargo, ale i k ostatním kolegům.

Zaměstnanci, o nichž tento článek pojednává, totiž nabízeli své zkušenosti podnikníkům, které jsou přímými konkurenty v boji o zákazníky v ob-

● Jakou pozici zaujímá přeprava železa a strojírenských výrobků v rámci nákladní přepravy ČD Cargo? Je tato přeprava perspektivní v České republice i do budoucna?

Přeprava železa a strojírenských výrobků se podílí více než 20 % na celkových výkonech a tržbách ČD Cargo. Tato komodita zahrnuje přepravu železné rudy v ucelených vlcacích, dále polotovarů ze železa a oceli (svitky, bramy), výrobků ze železa, jako např. tyčů, prutů, profilů, drátů, štetovnic, ale také kolejnic. Významný podíl v rámci komodity zaujímá i přeprava železného šrotu. Obchodně zabezpečujeme také přepravy strojírenských výrobků nebo bílé techniky - sporáků, ledniček, praček. Přepravu uvedeného zboží v rámci komodity řeší v současné

době, kromě mne, dalších pět pracovníků. Myslím si, že přeprava zboží po železnici, a to nejen železa, je perspektivní i do budoucna. Důvodem je i to, že patří mezi ekologické druhy dopravy. Ve prospěch železnice by se mělo pozitivně projevit i zavádění, resp. rozšiřování silničního mytí nejen u nás, ale i v dalších evropských zemích (např. od 1. července se zavádí mytné v Polsku). V roce 2009 byla přeprava železa negativně ovlivněna ekonomickou krizí, kdy v měsíci lednu bylo přepraveno jen 770 tisíc tun zboží. Pro srovnání můžu uvést, že za letošní červen jsme v naší komoditě přepravili 1,4 mil. tun zboží. Přepravy tedy mají rostoucí tendenci a informace od zákazníků tento trend potvrzují i do budoucna. Zatím jsme za prv-

● Jaké významné zakázky se podařilo získat v letošním roce?

Letos se nám podařilo získat několik větších zakázek, z nichž bych rád jmenoval přepravu rour na výstavbu plynovodu Gazela. V konkurenčním boji s ostatními dopravci jsme jako jediní nabídli komplexní balík služeb, zahrnující cenové a provozní podmínky. Roury se k nám dovážejí z Turecka z odesílací stanice Halkali. V současné době se překládají ve stanici Litvínov, odkud se odvážíjí po silnici do skladišť v Brandově. Dalším manipulačním místem bude stanice Podbořany. Začíná se realizovat i druhá etapa této

● Jaké významné zakázky se podařilo získat v letošním roce?

● Jaké významné zakázky se podařilo získat v letošním roce?

Curriculum vitae: dvouzdrojové vozidlo 218

► *Dokončení z minulého čísla*

Osvětlení vozidla

Dále je provedena úprava obou kapot lokomotivy tak, že návěsní svítidla a světlomety na čelech lokomotivy a jejich ovládní odpovídají TNŽ 28 7204. Bílá návěsní světla typu NSV 01, NSV 02 tvoří rovnostranný trojúhelník s vrcholem v místě dosavadního umístění světlometu. Návěsní světla lze ovládat pouze jedním ovladačem, a to ve vazbě na zvoleném stanovišti. Světlomety jsou umístěny v blízkosti dolních bílých návěsních svítek. Osvětlení strojoven je zářivkové.

Řídicí systém a ovládání lokomotivy

Vozidlo je vybaveno řídicím systémem BKS 2, který je odvozen od řídicího systému řady 340 (BKS 1), umístěný na stanovišti strojvedoucího. Řídicí systém je od systému měření a HW ochran BK EOM1, od diagnostického zařízení zcela galvanicky oddělen. Řízení vozidla je mikroprocesorové. Řídicí systém provádí řízení vozidla na základě požadavků obsluhy a informací z obvodů lokomotivy. Svou činnost vykonává v těchto základních oblastech: logické řízení obvodů lokomotivy, řízení trakčních měničů dle požadované tažné síly, řízení spalovacího motoru a řízení pomocných pohonů. Koncevostupně řídicího systému pro řízení měničů jsou umístěny přímo ve skříní výkonových měničů.

Pro přenos řídicích signálů z vany řídicího systému do skříně výkonových měničů a zpět jsou použity optické kabely. Řídicí systém neovládá přístroje

agnostického systému, jsou normovány na standardní proudové linky 4 až 20 mA (0 až 20 mA).

Další nová zařízení

Vozidlo je dále osazeno novým elektrickým paměťovým rychloměrem typu RE 1XX, zařízením pro kontrolu bdělosti strojvedoucího KBS-E. Dále je na vozidlo instalována lokomotivní souprava VS 47 se dvěma ovládacími skřínkami VO67, včetně lokomotivního adaptéru XX48.

V prostoru lokomotivního transformátoru, kapot, přístrojových skříní, ve výtláčné části ventilátoru chlazení TM, na řídicích pultech a v hlavní svorkovnici vozidla jsou umístěny různé typy opticko-kouřových hlásičů. Informace ze všech snímačů jsou vyhodnoceny ústřednou, jejich výstupní kontakty jsou zapojeny v obvodech vozidla.

Zcela nově jsou též řešeny pomocné pohony. Vstupní napětí v závislosti na zvoleném trakčním režimu je

prostřednictvím nově instalovaného přepojovače přiváděno na vstup primárního měniče, který vytváří v obou režimech stabilizovanou stejnosměrnou síť. Z ní jsou pak napájeny nejen ventilátorů chlazení TM a kompresoru, ale i nabíječe či střídače.

Pro pohon ventilátoru chlazení vody naftového motoru je použit třífázový asynchronní motor typu napájený z vlastního měniče.

Nabíjecí souprava, baterie

Vozidlo je nově osazeno akumulátorovou baterií o jmenovité hodnotě napětí 24 V DC, 2 x 175 Ah. Baterie (složená z olovených gelových akumulátorových bloků Sonnenschein Rail SRP 12V 175A) je samočinně odpojována. Nabíjecí souprava, která pracuje v obou trakčních režimech, tvoří dva nabíječe NB 3-6l a stabilizátor sítě +24 V BK NZ 24V. Informaci o skutečném nabíjecím proudu baterie poskytuje jednotlivým nabíječům měřící převodník.

Je přece nerozumné provozovat na elektrifikovaných tratích drahá vozidla nezávislé trakce, když je jiná, levnější a ekologicky přijatelnější alternativa. Jak současný rozdíl cen trakční nafty a trakční elektrické energie, tak i dlouhodobý trend ve vývoji jejich cen navíc přímo volá z olovených gelových akumulátorových bloků Sonnenschein Rail SRP 12V 175A) je samočinně odpojována. Nabíjecí souprava, která pracuje v obou trakčních režimech, tvoří dva nabíječe NB 3-6l a stabilizátor sítě +24 V BK NZ 24V. Informaci o skutečném nabíjecím proudu baterie poskytuje jednotlivým nabíječům měřící převodník.

Jiří Bečvář,
SOKV České Budějovice

SOKV Ostrava bojuje s krádežemi kovů

S častými případy vandalismu a zejména s krádežemi kovových dílů a součástek vozů a lokomotiv se při své činnosti setkává Středisko oprav kolejových vozidel Ostrava. Velmi složitá je situace v sousedství objektů SOKV v Ostravě Přívoze, kde pracoviště SOKV navazuje na lokalitu městské části, obývanou komunitou nepřizpůsobivých občanů.

Tito lidé většinou nerespektují zákazy vstupu do prostor SOKV a pozemky ČD Cargo využívají ke zkrácení své cesty do centra Ostravy a zpět. Pohyb nepovolaných osob v těchto místech často skutečně slouží k vytípaným možnostem ke snadnému obohacení cizozávaní kovového materiálu a jeho zpeněžením ve sběrných druhotných surovin. K případům cizozávaní dochází zejména v nočních hodinách, kdy je provoz na pracovištích SOKV Ostrava omezen. Jako odstrašující příklad lze uvést vandalismus a krádež kovových částí u elektrické lokomotivy 182.038-0, kdy dosud neznámí pachatelé vnikli do lokomotivy čekající na opravu a způsobili škodu značného rozsahu. Prohlídkou bylo zjištěno, že došlo k vyzrazení silnoproudé kabeláže strojovny a trakčních motorů v délce 80 m, demontování a zeizení měděných součástí hlavního vypínače a zhášení cívy, vyzrazení slaboproudé kabeláže v délce 120 m, poškození hlavního kontroléru a k mnoha jiným škodám.

Na základě této negativní zkušenosti byl v SOKV Ostrava instalován kamerový systém, kterým jsou monitorovány vybrané ob-

jektvy a prostory ostravského pracoviště, vybudované elektronické zabezpečovací zařízení hal a některých jiných vybraných objektů a v neposlední řadě byla objednána strážní služba se služebním psem, která provádí pravidelné pochůzky a kontroly. Realizaci uvedených opatření radikálně klesl výskyt krádeží a cizozávaní materiálu v prostorách SOKV Ostrava.

Jiným druhem poškození majetku ČD Cargo jsou krádeže náhradních dílů z nákladních vozů. Krádeže se týkají vozů v provozu, které jsou při přepravách na vlcacích ČD Cargo z dopravních důvodů odstaveny v železničních stanicích, ale zejména vozů, které jsou odstaveny kvůli čekání na opravu nebo momentálního nevyužití. Nejčastějším cílem krádeží jsou díly vozidel, které jsou z důvodu konstrukce a údržbového snadno demontovatelné. Ale vyskytnou se i kampanovitě krádeže speciálně zaměřené na jeden typ vozu a konkrétní díl, například kvůli tomu, že díl vozu je z barevných kovů, a tak je snadněji zpeněžitelný a je za něj vyšší finanční obnos.

Nejčastějšími lokalitami krádeží jsou železniční stanice ve velkých městech, případně v jejich okolí. Ale vyskytnou se krádeže i mimo tuto oblast. Například na vozech řady Faccs pro přepravu šetěrku ve Skašově bylo po zimním odstavení zjištěno rozkradení u více než 70 vozů. Cena doplnění dílů a uvedení vozů opět do provozního stavu v tomto počtu stojí pak SOKV Ostrava desetitisíce až stá-

Jiří Tylich,
ředitel SOKV Ostrava



Systém ÚDIV své možnosti ještě zdaleka nevyčerpal

V nově zrekonstruované budově Provozní jednotky ČD Cargo v České Trebové sídlí také pracoviště Ústředního dirigování vozů, známé pod zkratkou ÚDIV. S Ing. Vítězslavem Šmelkem jsme si povídali o jeho historii i současném využití tohoto systému, ale také o jeho dalším rozvoji.

Historie systému ÚDIV sahá až do osmdesátých let minulého století. Právě toto téma se stalo podkladem pro diplomovou práci tehdy dvacetipletého budoucího inženýra Vítězslava Šmelka. I z toho důvodu se v novodobých počátcích na budování systému organizace práce s vozy aktivně podílel. Centralizace dirigování vozů byla spuštěna na přelomu tisíciletí a jeho testovací provoz byl zahájen na počátku roku 2005. V roce 2006 byl zahájen rutinní provoz. Od té doby se systém stále zdokonaluje a postupně se rozšiřují možnosti dirigování vozů. ÚDIV tak přispívá k neustálému zlepšování služeb zákazníkům, ale také činnosti směrem dovnitř společnosti, především pak v provozní oblasti.

• Co všechno se v systému ÚDIV sleduje?

Je to především informační systém, který napomáhá zajišťovat optimální uspokojování požadavků zákazníků na ložný prostor. Mimo jiné sleduje pohyb jednotlivých vozů jak naší



Vítězslav Šmelko vedoucí pracoviště ÚDIV

společnosti, tak i ostatních železničních dopravních podniků včetně vozů privátních, které přepravuje naše společnost. Dispečerské pracoviště oddělení řízení provozu nákladních vozů (ÚDIV) je členeno do sedmi okruhů. Čtyři okruhy hospodaří s vozy ČD Cargo podle základních řad vozů, jeden okruh řídí vozy cizích železničních dopravců a dvě pracoviště řídí oblast severo-české uheelné pánve a ostravské aglomerace.

• Kolik se v ÚDIVu eviduje vozů a jak vypadá stav vozového parku?

Systém pracuje denně v průměru asi s 30 000 vozy. Z toho je kolem 21 000 v provozním stavu. Ostatní vozy jsou v evidenci jako vozy čekající na revizi a běžné opravy.

• Mohou být údaje z ÚDIVu také podkladem pro zjištění, zda jsou některé vozy, zjednodušeně řečeno, nedostatkovým zbožím?

Ano. ÚDIV celkově sleduje požadavky na přistavení vozů v celé ČR. Je tedy jasné, které vozy již nejsme schopni zajistit a které ano. Naši obchodníci mají možnost si ověřit, zda jsme schopni obchodní případ zrealizovat podle předstáv zákazníka, nebo mu nabídnout variabilní řešení.

• Jaké vozy tedy ČD Cargo chybějí?

Potřeba vozů podle jednotlivých řad je v průběhu roku odlišná. V současnosti je zvýšená poptávka po vozech vysokostěnných s kovovou podlahou pro vývozní zásilky a po vozech pro přepravu velkých kontejnerů. V současné době je postupně modernizováno asi 200 vysokostěnných vozů.

• Čím byste vyjádřil přínos ÚDIVu pro naši společnost?

Zavedením ústředního dirigování nákladních vozů došlo ke zrušení třístupeňového řízení provozu nákladních vozů (GR – OPŘ – Zst.). Dnes je řízení dvoustupňové (centrála – obvod PJ). Z původních 104 obvodů vozových disponentů na úrovni PJ jsme dnes na 51 obvodech. I centrální úroveň byla snížena z osmi dispečerských pracovišť na sedm. Kromě úspory zaměstnanců došlo k výraznému zkvalitnění práce s vozem. Systém mimo jiné poskytuje mnoho důležitých infor-

mací pro posouzení kvality řízení a dává informace pro plánování kapacit.

• V čem sledujete největší přednosti systému Ústředního dirigování vozů?

Myslím si, že největší předností tohoto informačního systému je schopnost v reálném čase optimalizovat uspokojování potřeb našich zákazníků v celé síti podle nastavených parametrů.

Je nepostradatelným pracovním nástrojem a zdrojem důležitých informací. Vyhodnocuje kvalitu hospodaření s vozem.

• Jak by se měl, podle vašeho názoru, systém dále rozvíjet i ve vztahu k ostatním činnostem společnosti?

Myslím si, že je před námi především úkol využít tohoto systému ke snižování nákladů na přepravu předmětného vozu. Ve spolupráci s obchodním úsekem je zapotřebí nastavit parametry optimalizace, stanovit priority a limity. Je důležité, aby byl systém těsněji propojen s ostatními provozními systémy. Podstatné by se také měla zvýšit propagace elektronické objednávky přepravy u dopravců.

Irena Pospíšilová
Dušan Pouzar

Exponáty ČD Cargo na veletrhu Czech Raildays

Jak jsme vás již informovali, v polovině června se v Ostravě uskutečnil Mezinárodní veletrh drážní techniky, výrobků a služeb pro potřeby železniční a městské kolejové dopravy. Dnes vám představíme některé exponáty, které prezentovala společnost ČD Cargo.



vybavena moderní trakční výzbrojí a užisobena pro provoz ve dvojitěnném řízení.

Nákladní vozy:

K nejvýznamnějším exponátům mezi nákladními vozy ČD Cargo patřil plošinový vůz Sgnss pro přepravu kontejnerů včetně těchto speciálních kontejnerů s označením WoodTainer XXL, určených pro přepravu pypkých hmot. Decfiná společnost ČD Logistics spolu s rakouskou společností Innoflight Spedition využívá těchto vozů s kontejnery k přepravě dřevní štepky do papíren v ČR a biomasy – lesní štepky do Plzeňské teplárenského.

Jeden vůz Sgnss pojme tři kontejnery a lze tak na něj naložit až 138 m³ materiálu. V kontejnerech WoodTainer XXL lze přepravovat také papír pro recyklaci, odpady, granuláty atd. Doba vykládky (otocení) trvá přibližně čtyřicet sekund. Dle tedy o jednoduchý, výkonný systém s nízkými požadavky na počet pracovníků, infrastrukturu a s minimálními provozními náklady.

hlavní rám vozidla, naftová nádrž a hlavní vzduchotroj. Následně lokomotiva prošla náročnými konstrukčními změnami. Byl doplněn spalovací motor Caterpillar CAT 3508 C, který svou konstrukcí umožnil snížení celého dlouhého předstávku tak, aby se z lokomotivy stala lokomotiva věžová. Zachován je elektrický přenos výkonu, přibyla elektrodynamická brzda.

Lokomotiva 363.504

Jedná se o jednu ze série lokomotiv řady 363.5, které vznikají modernizací lokomotiv řady 163. Modernizaci pro ČD Cargo provádějí výrobce Škoda Transportation, a. s. Při modernizaci vzniká ze stejnosměrné lokomotivy lokomotiva dvousystémová, určená k vedení nákladních vlaků rychlostí do 120 km/h. Je

-red-

Lokomotivy řady 742 pro ČD Cargo (nejen) v novém kabátu

Společnost ČD Cargo převzala v červenci první lokomotivu řady 742 pro hlavní opravě ve společnosti CZ LOKO, která se od původního provedení výrazně odlišuje. Konkrétně se jedná o vozidlo 742.262-9 pro SOKV Ostrava, které bude nasazeno v obvodu PJ Česká Třebová.

Jde o první lokomotivu řady 742 se sníženým krátkým předstávkem pro ČD Cargo, při zachování původního spalovacího motoru a soustrojí na dlouhém předstávku. ČD Cargo chce modernizovat lokomotivy této řady a přispět k bezpečnosti drážního provozu a pohodlí obsluhy. Proto přistoupilo k částečné úpravě těchto lokomotiv.

Na lokomotivě byly provedeny úpravy, které zásadně zvyšují užité vlastnosti

tohoto vozidla. Mezi nejvýznamnější patří snížení krátkého předstávku, což umožnilo dosadit velké okno. Zvýší se tím rozhledové poměry z vozidla a přispěje se k větší bezpečnosti. Úpravy si vyžádaly nové řešení ovládacích pultů strojvedoucího, včetně nových ovládacích a signalizačních prvků, elektricky ovládaný brzdicí samočinné i přidavné brzdy. Na lokomotivu je nově dosazen elektronický rychloměr.

Došlo k podstatným změnám v interiéru stanoviště – utěsnění, dosazení klimatizace, dosazení nezávislého topení a zásuvky 230 V. Přibyl hygienický koutek umožňující umytí rukou. Standardem je již lednice a mikrovlnná trouba. ČD Cargo ve spolupráci s opravcem nastavili tímto počinem novou úroveň pro lokomotivy procházející opravami vy-

Text a foto: Milan Neumann



Kúpele Lúčky mají patronát nad slovenským rychlíkem R 608

Kúpele Lúčky patří mezi nejstarší lázně na Slovensku. Nacházejí se pouhých čtrnáct kilometrů od Ružomberku a směřuje tam naše další návštěva léčebného zařízení, které nabízí své služby také zaměstnancům ČD Cargo. Jak nám sdělila tamější vedoucí obchodního oddělení Martina Pišonová, dvacet našich pracovníků zde právě v srpnu absolvoje kondiční ozdravný pobyt.



Lázně na rozhraní Oravy a Liptova, v překrásném prostředí Chočských vrchů, nabízejí tichou, téměř rodinnou atmosféru, kvalifikovaný personál a léčivou vodu vhodnou pro léčbu chorob pohybového ústrojí, nervového systému, nemocí z povolání, ale také onkologických a ženských onemocnění. Mají vhodné podmínky i pro prevenci a léčbu osteoporózy. Názvy nemocí, o nichž tak často čteme nebo slyšíme právě v souvislosti s nemocemi z povolání a opotřebovaním organismu, jako například artroza, skolióza, artritida, revmatické choroby, patří k těm, na jejichž léčbu se soustředí zdravotnický personál právě v těchto lázních.

Kúpele Lúčky, a. s., se drží hesla: Nejlepší reklama je spokojený klient. Zvolili však i méně obvyklý způsob propagace – vzaly si pod svůj patronát slovenský rychlík R 608, který nese název KÚPELE LÚČKY a přepravuje cestující na trase Košice – Žilina – Bratislava hl. st. Podle reklamních billboardů na stěnách vagonů,

ale i tištěného vlakového průvodce bezpochyby poznáte, že jedete právě tímto vlakem.

Balneologické metody velmi příznivě ovlivňují celkový stav klienta. Rozhodujícím činitelem komplexní lázeňské léčby v Lúčkách je termální minerální voda léčebného pramene Valentína s teplotou 32 °C a termální voda z pramene HGL-3, využívaná v přirozené formě v bazénech. Minerální vody jsou zde klasifikovány jako přírodní, léčivé, slabě mineralizované, síranohydrouhlíkaté, vápenato-hořčikové. Balneoterapie má k dispozici 25metrový bazén i vanové koupele, parafinové a raše-



lí. Z těch nejznámějších turistických cílů uvedme alespoň Liptovské muzeum v Ružomberku, Demänovské jeskyně, Oravský hrad, Strečno a pro děti lákavé Muzeum liptovské vesnice Pribylina. Muzeum, prezentující život bezzemků i rolníků, řemeslníků

Centrální personální systém (4. díl)

V další části o centrálním personálním systému se budeme věnovat oblasti vzdělávání. V systému EGJE jsou evidovány dosažené znalosti a kvalifikace všech zaměstnanců společnosti.

Obrazně řečeno, „pod jednou střechou“ je tak možné najít úroveň dosaženého vzdělání, dle legislativy určenou ministerstvem školství, ale také získané odborné kvalifikace a zkoušky, které vyplývají buď z interních norem společnosti, nebo z platné legislativy.

Ohlášení vypršení kvalifikace

Výhoda systému spočívá především v možnosti nastavení automatického upozornění na vypršení způsobilosti (zkoušek, zdravotních a psychických způsobilostí apod.) zaměstnance/ů, kteří jsou povinni si pravidelně udržovat zkoušky požadované k svému profesnímu zařazení. Díky vytvořeným číselníkům zkoušek je možné tato automatická nastavení upravovat dle současné a platné legislativy, což umožňuje kvalitní sledování požadavků na vzdělávání.

Díky tomuto automatickému sledování vypršení kvalifikace budou mít pověření zaměstnanci možnost přihlašovat zaměstnance na jednotlivé zkoušky a školení efektivněji, což umožní i jednodušší koordinaci při vlastním vyhlásování jednotlivých školení.

Dostupná data

V průběhu prvního pololetí r. 2011 probíhaly práce na přípravě hro-

madného nahrání údajů ke všem zaměstnancům společnosti. V současné době jsou již importována data související s evidencí odborných zkoušek, zkoušek BOZP, se zdravotní způsobilostí a další. V nadcházejícím období pak budou nahrány kvalifikace v oblasti jazykového vzdělávání a dalších odborných kurzů. Před zavedením do ostrého provozu budou odpovědní zaměstnanci vyzváni ke kontrole a aktualizaci zavedených dat.

Tisk formulářů

Systém zároveň umožňuje tisk různých typů formulářů a sestav, jako například: Žádost o posouzení zdravotní způsobilosti, Žádost o psychické způsobilosti, Plán výcviku apod.

Školení pro zaměstnance

Odbor lidských zdrojů připravuje pro zaměstnance pověřené kontrolou a evidencí zkoušek a kvalifikací krátká školení, která budou probíhat v jednotlivých JOS. Jako doplňující školicí materiál budou moci zaměstnanci také využít elektronické kurzy, které se budou podrobněji zabývat způsobem zadávání zkoušek a sledováním evidence. Tyto kurzy budou v nadcházejících měsících postupně umístěny na Vzdělávací portál ČD Cargo.

Vzájemné propojení systémů

Celý systém bude zároveň propojen na další systémy, jako je například elektronický vzdělávací portál, elektronický systém přihlašování (ESP) nebo automatizované pracoviště strojnístra (APS). Propojení na APS



umožní zkvalitnění podpory při plánování a obsazování směn ve vztahu k platnosti zkoušek a způsobilostí.

Budoucnost

Systém umožňuje mnoho dalších funkcí. Jednou z nich je například centrální přihlašovací rozhraní, které by umožnilo hromadně přihlašovat zaměstnance na vyhlášené zkoušky v různých oblastech, včetně odborných zkoušek nebo měkkých dovedností.

Připravuje: Odbor lidských zdrojů

Kvalifikace a zkoušky v systému EGJE

- vzdělání (základní, střední, vysokoškolské aj.)
- BOZP (Op 16, kabinet BOZP)
- zdravotní způsobilost
- odborné zkoušky (převážně, dopravní, svářečské a jiné)
- jazyky (dle Evropského referenčního rámce)
- psychická způsobilost

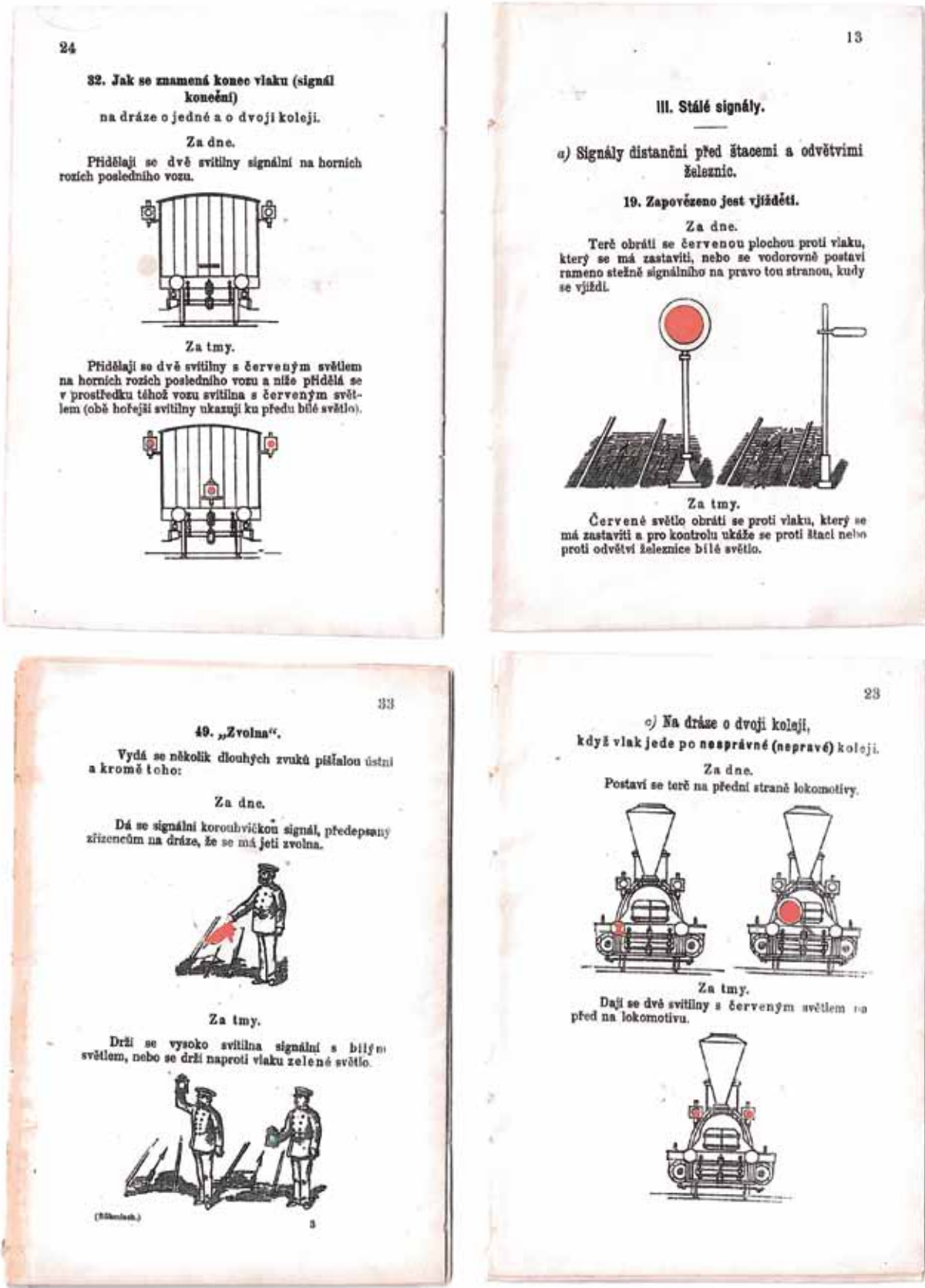
Historie

Předpisová prehistorie železniční dopravy

Je to jev starý jako železnice sama: první kroky každého drážního no-vávka provázely vždy dobře minené „rady“ zkušených harcovníků. Jedno z takových pouačení nabádalo: „Pamatuj, mladej: dráha stojí na čepici!“

K podstatě tohoto moudra se mladý adept služby okřídlenému kolu dobral velmi záhy, při častých střetech s jedním z železničních specifík: přehnaným lpěním na tzv. ústrojové kázi a jejím často bezduchým vyžadováním. Úsloví o čepici, jakožto pilíři řádného fungování železnice, patří samozřej-mě mezi účelové floskule. Železnice od samých počátků stála na daleko so-lidnějších základech, především právně normativního charakteru. Tedy na pri-vilegiích, koncesích, nařízeních a před-pisech. Prvním takovým dokumentem je z roku 1824 pocházející privilegium pro budějovicko-lineckou koňku. Mnoho výsostně železničního z jeho textu nevy-čteme: autoři zřejmě viděli v „dráze že-lezné a dřevěné“ jen trochu lepší silnici. Takový náhled ale neměl mít dlouhého trvání. V následujících letech vycháze-ly již normy přímo na železnici cílené: o daňových povinnostech železničních společností či o vykupování pozemků pro stavbu drah a stavebních povoleních. Z dnešního pohledu zajímavý dekret vy-dala vídeňská dvorská kancelář v roce 1835. Jedná se historicky o první tuzem-ský právní akt, týkající se bezprostředně nákladní dopravy na železnici. O co šlo? Dokument striktně zakázal dopravu ná-kladů v neděli a o svátcích. Vypravit ná-kladní vagon v těchto dnech před devá-tou ranní znamenalo počítat s pokutou 5 zlatých za vůz. Z dnešního pohledu nesmyslné omezení je ovšem třeba po-suzovat z dobového pohledu: za jeho vydáním stála stížnost linecké biskupské konzistoře, která shledávala nedělní do-pravu neslučitelnou s církevním pojetím smyslu nedělí a svátků…

Tato restrikce však byla ojedinělá, ostat-ně neměla ani dlouhého trvání. Narůs-tající počet tratí nutil státní orgány řešit zásadnější otázky. Čtvrtá dekáda 19. století proto přináší velké různých ryze speciálních nařízení (protipožární opat-ření, zkoušky lokomotivních kotlů, zave-dení lékárníček) i výnosy s charakterem provozních předpisů. Tedy tak, jak je vnímáme dnes. Tak z roku 1839 pochází nařízení zabývající se zásadami organi-zování vlakové dopravy (křžování, sled vlaků, pobyty ve stanicích), další norma-tiv z června 1842 stanovil např. maximál-ní rychlost vlaků nebo definoval přípřez a postkr a určil pravidla pro jejich užití. Železnice v těchto pionýrských ča-sech ale stále postrádala nějakou obecnou právní platformu, zákon, od kterého by se následně odvíjely předpisy a nařízení s platností pro jed-notlivá služební odděvtí. Po delších přípravech byl nakonec vypracován



Některá z prvních železničních nařízení ještě trpěla mnohomluvností, která ale časem ustoupila strohé předpisové mluvě. Jediné zbytečné slovo nenajdeme ani v „Řádu stejného signalizování pro železnice rakousko-uherské“, platném od 1. července 1877.

„PROVOZOVACÍ ŘÁD ŽELEZNIČNÝ“, jenž ve 103 paragrafech obsáhl téměř vše tehdy potřebné. Vedle ustanovení obecné povahy tady najdeme základní pravidla provozní, komerční, personální, vozební, stavební, disciplinární nebo trestněprávní. Řád pamatoval i na vymezení vzájem-ného vztahu železnice a „obecenstva“,

jak bývalo zvykem titulovat osoby užívá-jící železnici. Dokument se datum 16. listopadu 1851 a podpis císaře Františka Josefa I. Tehdy jednadvacitiletý monar-cha neměl jisté ani tušení, že to, co právě (asi bez většího zájmu) podepsal, přežije nejen jeho, ale i celou habsburskou říši. Včetně úprav a doplňků převzala totiž

letitou normu do svého právního řádu i Československá republika. Do archívu se „řád železniční“ odstěhoval po neuvě-itelných sedmdesáti letech platnosti, a to se zavedením Železničního dopravního řádu ČSD dne 1. srpna 1921.

Text a foto: Pavel Schreier

Věděli jste, že..

■ V letošním roce si připomínáme jedno velmi významné železnič-ní výročí. Před sto sedmdesáti lety postoupila v závěru léta roku 1841 (po úsecích Břeclav – Brno se za-hájením provozu 7. 7. 1839 a Bře-clav – Uherské Hradiště 1. 5. 1841) Severní dráha císaře Ferdinanda se svými kolejemi až k Přerovu. Armá-da až 20 000 dělníků podnikatelství bratří Kleinů tak realizovala projekt vrchního stavbyvedoucího Aloise Negrelliho. Zahajovací jízdu z Uher-ského Hradiště do Přerova obstaral dne 1. září 1841 slavnostní vlak o čtyřech vozech. Jako výraz uznání zásluh jmenovalo město Přerov Ne-

grelliho svým čestným občanem. Železniční uzel Přerov stále prochá-ní rozsáhlou rekonstrukcí. Přesto se při příležitosti tohoto kulatého výročí chystá na měsíc říjen velká oslava. Její součástí bude řada vý-stav a doprovodných akcí. Do svých prostor vás mj. pozve Muzeum Ko-menského. Fotografie, dokumenty, modely a další unikátní exponáty návštěvníky seznámí s historií i sou-časností železnice v tomto regionu. Přípravuje se bohatý program i pro děti, a to i na dalších nádražích fer-dinandky.



-red-

ZE ZAHRANIČÍ

FRANCIE

FCL Cargo založila dceřiný podnik

Drážní společnost FCL Cargo je společný podnik lucemburských organizací – státních drah SNCFL a Arcelor Group. Ten nyní se sesterským podnikem CFL Multimodal založil ve Francii dceřinou firmu. Jejím posláním je lokální dopravní činnost v Lotrinsku. FCL Cargo byla založena v Lucembursku v roce 2006.

NĚMECKO

VDV: Potřeba investic do drážní sítě

Znovu stoupající růst železniční dopravy zvyrazňuje nutnost budo-vání německé drážní sítě. Nedáv-no na to poukázal prezident Svazu německých dopravních podniků (VDV) Jürgen Fenske před zástupci médií v Berlíně. Na základě zhruba 350 malých opatření na síti lze do-sáhnout velkých výsledků. Fenske se zasazuje, aby se investice státu do výstavby zvýšily z dnešních 1,4 na 1,9 miliardy EUR (cca 46 mld Kč) za rok. Inventura stavu sítě ukazuje, že mnohdy jen reaktivace kolejo-vých křížení či stavba spojovací za-táčky by postačily, aby se dopravní situace v místě značně zlepšila. Jde převážně o náměty s poměrně nízkými investičními částkami ve sro-vnání se známými velkými projekty. VDV vychází z toho, že dopravní objemy a výkony roku 2010 se zvýšily o 13 % na 350 milionů tun a o 11 % na 105 mld. tunokilometrů.

Kombiverkehr a západní pří-stavy

Kombi-operátor Kombiverkehr vý-razně rozšířil kapacity mezi Porúřím a Rotterdamem. Společně s dce-řinou společností Optimodal Ne-derland spojuje operátor nyní také samostatným vlakem Dortmund s oblastí Maasvlakte. Při veškerých dopravách se západními přístavy se dostávají kontejnery do Porúří dříve, čímž „se zvětšila časová okna pro přestupy“. I při zpoždění by se mělo dosahovat návazných vlaků lépe než dosud. Celkově nyní Kom-biverkehr nabízí 40 odjezdů vlaků týdně mezi Rotterdamem, Duisbur-gem a Dortmundem. Z toho jezdí 10 vlaků mezi rotterdamským RSC/ Deltatermínálem a Duisburgem, 8 mezi Deltatermínálem a Dortmundem a 6 vlaků mezi Euromax-ter-mínálem a Duisburgem/Dortmun-dem.

BULHARSKO

Kritika vlád na zasedání drážního CER

Rozpačitý rozvoj železniční dopra-vy ve střední a východní Evropě je důsledkem trvalého podfinancování drážních cest a chybějících kompen-zací drahám za výkony pro společ-nost ze státních rozpočtů. K tomuto závěru došla konference CER – Spo-lečenství evropských drah a provo-zovatelů infrastruktur, Evropského svazu železničního průmyslu UNI-FE a zástupců vlád koncem června v Sofii. Bulharský ministr dopravy I. Moskovski a jeho kolega přes fondy EU T. Dončev problém pod-financování na konferenci potvrdili. Generální ředitel CER dr. J. Ludewig připomněl, že prostředky EU na do-datkové financování mohou přijít jen přes členské státy.

-CBC-

Slavnost na obnovené Kolínské řepařské drážce

V sobotu 25. června byl slavnostně otevřen další úsek obnovené **Kolín-ské řepařské drážky** a současně byla zpřístupněna zbrusu nová **železniční naučná stezka „Za historií řepařské drážky a okolí“**, která má do Kolína **přilákat další turisty.**

Kolínská řepařská dráha je totiž nejstarší a nejižnější položená řepařka v Čechách. Patří do systému tzv. Polabských řepárek, kterých v okolí existovalo v minulosti ně-kolik (Vlkava, Dymokury, Rožďalovice, Kopidlno, Libněves). Většinou se z nich dochovaly pouze neapatné pozůstatky. Ta Kolínská ale měla na rozdíl od ostat-ních větší štěstí na partu skvělých lidí, kteří ji obnovili a znovu zprovoznil. Historie kolínské řepařky se začala psát v roce 1888, kdy se místního cukrovaru (stával v místech současné elektrárny za železničním mostem přes Labe) ujal Adolf Richter, který postavil první drážku o rozchodu 700 mm k nedaleké skládce řepy. Po několika letech snažení nakonec obdržel dne 2. června 1894 od okresní-ho hejtmanství povolení k prodloužení dráhy až do dvora Františkov (u Ovčár) a dále přes Býchory do dvora Eleonorov. No a již v listopadu 1894 přijel do Býchor první zkušební vlak. V následujícím roce pak stavba pokračovala dále na sever až do Jestřábí Lhoty, takže dosáhla nako-nec délky 10, 6km + odbočka ke dvoru Františkov dlouhá 900 metrů. V roce 1922 musel pod tíhou konkurence Richter prodat svá řepná pole i s drážkou a cukrovar zrušit. Řepařská dráha tak přešla do vlastnictví Čáslavské agencie, která vlastnila řepné oblasti ve východ-ních Čechách, a nadále sloužila svému



Jak je vidět, o cestující nemá Kolínská řepařská drážka nouzi. Na fotografii je zachycen příjezd vlaku do stanice Kolín-Sendražice

účelu. Ačkoliv v letech 1947–1956 pro-běhla generální obnova tratě, dne 23. května 1966 byl vydán souhlas s likvida-cí drážky a doprava cukrové řepy byla definitivně převedena na silnici. Koleje byly odstraněny, náspy rozhrnuty a ze-mědělské družstvo dostalo za úkol začle-nit pozemky zaniklé dráhy do zemědě-lské půdy. Toto období trvalo až do roku 2000, kdy byl založen „Klub pro obnovu kolínské řepařské dráhy“ a ten dokázal neuvěřitelně – dráhu částečně obnovit a zprovoznit pro dopravu turistů. První vlak s cestujícími vyjel po mnohaletých

peripetích a shánění peněz již 23. červ-na 2007 a tehdy se mohli návštěvníci svézt na necelých 2 kilometrech tratí. Současně bylo vybudováno zbrusu nové nádraží s expozicí o historii drážky a vý-topna.

Práce tím ale v žádném případě neskon-čily a stále ještě nekončí! Nejprve byl v roce 2010 zprovozněn další 400met-rový úsek do stanice **Výrovna** (2,4km) a na jaře letošního roku byl dokončen další úsek trati dlouhý 900 metrů až k Pa-řísečnému mlýnu, kde byla zřízena za-tím konečná stanice **Mlýnek** (3,3 km).

V plánu je pokračovat až do **Býchor**, kde bude vybudováno koncové nádraží, infocentrum a zařízení pro cyklisty i pěší turisty. Na drážce se již dnes můžete svézt vlak-em taženým motorovou nebo vzorné zrekonstruovanou parní lokomotivou typu BS 80 a cesta tam i zpět v celé trase trvá necelou hodinu. Svězt se ale můžete jen v jednom směru – a to buď do stanice Mlýnek (odjezd v lichých ho-dinách) nebo Výrovna (jen na Výrovnu odjíždí vlaky v sudých hodinách) a zpět se vrátit pěšky příjemnou procházkou

Roman Šulc

Seriál: Zajímavé nákladní vozy



V minulém vydání Cargováku jsme posledním dílem ukončili náš se-riál nazvaný „Modernizované nákladní vozy“. Během jeho zveřejňo-vání se nám ozval dozorcí provozu Ivan Votava z Českých drah, pro něhož je nákladní doprava koníčkem.

Je tvůrcem katalogu nákladních vozů, který již obsahuje několik tisíc ex-ponátů. Podrobněji jsme o něm informovali v rozhovoru s panem Vota-vou v našem měsíčníku letos v červnu. A protože jde o skutečně unikátní sbírku, rozhodli jsme se na náš seriál o modernizovaných vozech navázat a s přispěním pana Votavy vám představit i některá další zajímavá vozidla. A dnes začínáme.

Vagon 066 5 Talns pro A-ÖBB

Výrobu nového vagonu zajišťuje Tatra vagonka Poprad. Vůz je o 50 cm delší než současné vozy Falls (nebo Talls). Má však větší objem – 85 m³ (Falls má 75 m³, Talls 63,2 m³). Váhové je na tom přibližně stejné – váží ko-lem 28 000 kg. Je vybaven podvozky na 25 t/nápr., to znamená, že ložený může vážit až 100 tun. Délka vozu je 14 040 mm, vzdálenost otočných čepů 8 700 mm, náspyný otvor má rozměry 13 100 x 1 400 mm. Boční výspné klapky lze ovládat pneumaticky nebo ručně z plošinky vozu. Podlaha je střešovitá a náklad se sype vlastní gravitací mimo koleje. Střecha je bočně sklonpá v celé délce. Vůz lze používat na nákladku uhlí, koksu, sklářských písků, mletého vápence a podobných substrátů, kde záleží na ochraně pře-pravovaného substrátu před působením atmosférických vlivů. Max. únosnost vozu je ve třídě C 54 tun, ve třídě D 62 tun, ve třídě E 72 tun.

Přípravuje: Ivan Votava



Vůz Talns se představil vloni na veltrhu InnoTrans v Berlíně.

POMAČKA GUTA, SÁLA	CHEM. ZN. PLATINY	OBCH. REL. STŘIK ZVL.	1. DÍL TAJENKY	ASOCIACE FENES, PROFES. ZVL.	ZCELA POLIT		VÝSTĚNY OTISK	CHEM. ZN. HOLMIA	ZRAKOVÉ ORGÁNY	NEUCTIVA		ČÁST VOZU SLOVEN.	ZYRATNE ZAJMENO SLOV.	ČÁST BRITÁNIE	OSLUNNE SVĚTLO
OTÁZKA						VE VHDNOU CHVILU						OKR, SPRÁ- VA SOCIAL. ZABEZPEČ. ZVL.			
HLUPAK HOVOR.						TAN, ORCH. ČS, HOZDIL, JENKUNATE STROMY						KTERÁ BRUTTO RE- GETROVANNI TUNA			
	RYBÁŘSKÉ POTŘEBY	OPLOITI LMONOGA HOVOR.						MÍSTNOST SLOV. ROZDĚL ZNAMENKO					KUŘ- KNĚNÉ Z DÍL TAJENKY		
PSOVITA SELMA				NOVNÝ PRVNÍ MANŽELKA VÁCLAVA II.				SLOVENSKA POLNÍ MIRA OPRAVNIT SPREJ				BYV., JEON. JASU MNC, MOSER ONDRÁČKA			ZVUK HOVN TK ???
ZAPASISTE					POHYB PO DOPRAZU MORSKA RYBA					ESENCE MIRAVO ZNALCO					
ŠPINAVE PŘIHY						SPZ MELNIKA PŘIPRAVKA NA NÁDOBI						MALÁ OJ VYOPRAVO- VA SUPRO- VINA			
EKONO- MICKÉ ODBOLENÍ ZVL.		CHEM. ZN. TELLURU				POLOTUHA FMOTU LEBNATY STROM						OPRAVNA LOZI LEBOVÉ BYT DRUŽSTVO			
	ODSTAVEC ZVL.	VOJENSKÁ HODNOST YULNE MATERIALY	SATN SKUDCI					DŽINY RYBÁŘSKÁ SIT						OPRAK DOBRA	SYKUNŮTÍ
NASTRAHA PŘIHYKA				POSLOVACI CVMK PŘESTANAT					TOPENISŤE MEZNAROD. TELEVIZNÍ FESTIVAL					INICJALY HERCE SVERMA TIDRUŽÍ	
DOSPOD HOVOR.					HELEN SOLIMIZÁČNÍ SLABKA					VZORY AUTOMOBIL- OVY ZÁVOD					
SHORA DOLU						POHYB TAGEM ZVLÁŠTĚ						POLEVKOVY KNEDLÍČEK ZA ZYTĚNÝ TONA			
TVOJE OSOBÁ			TAHLE OPRAK PRAVÉHO			EVROPSKÝ FOOTBALOVÝ POHÁŘ MOJÍ				DRUH LENOCHOODA SPOJKA				CEJ MLUSKÉ JMENO	SKILSKÁ SOPKA
	DULNÍ PŘEDK	ZEŠILENÝ POPĚVEK SLOGOVÁNÍ			MAĐARSKO BYVALA ZVL. ŘÍKAJÍC				NEPRAVY MN. C. TUBERKUL- LOZA ZVL.					MPZ PERU ZNAČKA KLOPAS- CALU	
3. DÍL TAJENKY									PROJEVO- VAT UZNÁNÍ OZNAC. ČES. LETNÍČEL						
ZNAČKA KOUPELEN						ŽENY NÁŘEČNÉ						BOD V OZOU			
PÍSMENO RECKE ABECEDY						JEDNÁNÍ						FINSKÉ SIDLO			

Křížovka s vtipem

V jednom z rychlíkových kupé začne volat jeden muž: „Prosím vás, tchýně chce skočit z okna kupé.“
Ozve se chlap: „Tak proč ji v tom bráníte?“ A muž na to: „Ne, nebráním, ale...(viz **tajenka**).“

Řešení tajenky z minulého čísla:

Pepa a Franta jedou vlakem do Prahy, průvodčí jim kontroluje jízdenky. Když odchází, ozve se: „Nepoznal to!“

Průvodčí si jízdenky vyžádá zpět, situace se opakuje. „Zase to nepoznal!“ Potřetí důkladná kontrola jízdenek.

„Ani teď to nepoznal!“ Průvodčí se tedy zeptá, co nepoznal. *My jsme si je s Pepou prohodili!*

Cestopis

Za parními vlaky a horskou drahou na ostrov Man



► Dokončení z minulého čísla

První tři čtyřnápravové vozy pro 34 sedících cestujících postavila britská vagonka G. F. Milnes Company s elektrickou výzbrojí Mather & Platt. Původní stroje jsou stále funkční, a to se týká i elektrického vozu číslo 1. V provozu jsou však jejich mladší sestry. K dispozici je celkem 12 motorových vozů č. 1-2, 5-6, 9, 19-22, 26 a 32-33 (poslední tři jsou otevřené letní). Všechny motorové vozy jsou čtyřnápravové dřevěné od výrobce G. F. Milnes Company, případně od United Electric Car Company. Motorové vozy s sebou většinou vozí některý z 10 vlečných vozů č. 37, 40, 49, 51, 56 - 59 a 61 - 62. Interiéry jsou perfektně zpracovány a je znát, že všechny rekonstrukce jsou dělány citlivě. Stejně jako na ostatních drahách na ostrově konečné stanice nemají smyčky. Proto mají všechna vozidla překlápací opěrka. Pro jízdu zpět si prostě překlápíte opěrku a zase sedíte ve směru jízdy. Přívěsné vozy jsou otevřené, v případě deště se zatahují boční rolety a tak se celý vůz zahálí do plachet. Na stanovištích jsou původní kon-

troléry, ruční kliková brzda, na zemi pedál pro ovládání pístů na stlačený vzduch a pneumatická brzda.

V Laxey byly kdysi doly, kde se již od 14. století těžilo olovo, zinek, měď a železo. Nedaleko stanice Laxey je drážka o rozchodu 483 mm, zvaná Great Laxey Mine Railway. Vznikla přestavbou části zachráněné dřívější důlní dráhy Great Laxey Mine Tramway, která zajišťovala dopravu narubané rudy do třídlíren v Laxey. K dolu nás po asi 400 m dlouhé trati vezla přesná replika parní lokomotivy, které zde původně obstarávaly dopravu. Zajímavostí je tunel pod silnicí Laxey - Ramsey, který je nejdelší na ostrově. Další atrakcí městečka je vodní kolo zvané „Lady Isabel“, které od roku 1850 zajišťovalo pohon pump a výtahu. Je v plné své kráse prezentováno jako největší na světě a funkční i dnes. Kolo je poháněno pomocí dlouhého převodu vodní pumpy a výtahu. Na kole jsou sice poměrně jednoduché mechanismy, avšak jejich velikost je pro návštěvníka ohromující. Přípojná vidlice měří metr, kliková hřídel má deset metrů a vyložení dva metry.

Snaefell Mountain Railway je jedinou horskou drahou s elektrickým provozem na Britských ostrovech. Přípojnou stanicí s elektrickou drahou Douglas - Ramsey je Laxey. V roce 1895 byla zahájena stavba dráhy o rozchodu 1 067 mm, tedy atypického pro ostrov Man. Sedmikilometrová trať je dvoukolejná. Dráha má šest původních uzavřených salonních tramvají, které jsou originální. Byly dodány britskou vagonkou G. F. Milnes v Birkenhead roku 1895. Každou nápravu poháněl stejnosměrný motor o pětadvaceti koňských silách. Zajímavostí je třetí, střední brzdová kolejnice, zvaná Fellova kolej. Dráha na Snaefell je poslední drahou ve světě, kde bezpečnost dopravy na trati s enormním stoupáním je zabezpečována tímto způsobem. Jen pro zajímavost, na evropském kontinentu byla nejznámější trať s Fellovou kolejí ve Francii Clemont-Ferrand - Puy-de-Dôme s parním provozem, která však dojezdila již ve dvacátých letech minulého století.

Isle of Man Steam Railway je pro milovníky železnice asi největším lákadlem při cestě na ostrov. V letech 1873-

1874 byly z hlavního města ostrova Douglas vybudovány dvě důležité železniční tratě. První napojila významné přístavy Port Erin, Port St. Mary a Castletown na jihu ostrova. Vnitrozemím vedla na západní pobřeží ostrova druhá trať do Peelu. Odtud od roku 1879 pokračovala dále do přístavu Ramsey, i když oklikou přes západní pobřeží. Tak bylo propojeno hlavní město s převážnou částí ostrova. Bohužel, síť železnic byla v pozdější době neustále zkracována, a tak dnes zůstala v provozu jen trať z Douglasu do přístavního města Port Erin. Trať má typický rozchod drah na Manu, tedy 914 mm, a je dnes dlouhá 24,6 km. Na trati jezdí v sezoně 4 páry vlaků. V jejich čele jsou vzorně udržované blýskavě naleštěné lokomotivy typu 2-4-0T se šikmo uloženými vnějšími válci a vnitřními rozvody. Samozřejmě, že i osobní vozy jsou klasicky anglické, tedy pro nás dnes již nezvyklé - mají oddělená kupé, do nichž je přístup pouze zvenku. V jejich čele se střídaly lokomotivy čísel 13 - „Kissack“ z roku 1908, 10 - „C. H. Wood“ z roku 1905 a č. 4 - „Loch“ z roku 1874. Posun

v Douglasu zajišťovala diesellová lokomotiva „Aisa“ z roku 1994. Na rozdíl od dráhy na Snaefell je tato dráha ve vynikajícím stavu, protože začátkem století byla poměrně nákladně zrekonstruována. Na konečné v Port Erinu je železniční muzeum, které dokumentuje vývoj historie dopravy na Manu. Návštěvníci se mohou obdivovat i vystaveným lokomotivám těchto drah a lze tam zakoupit publikace o historii dopravy na ostrově. Další dráhy jsou již minulostí - například z Douglasu do Port Sodericku kdysi vedla po pobřežních útesech elektrická dráha - Marine Drive, která byla ukončena na obou stranách krátkou pozemní lanovkou. To proto, aby se návštěvníci nemuseli obtěžovat ani pár metrů chůzí. Ale na ostrově lze stále objevovat i několik parkových železnic, jako je například dráha Grogga Halley nebo v zoologické zahradě Wild Life Parc, kde dráha „Orchid Line“ vede lesoparkem přímo mezi zvířaty. Samozřejmě, že normálního návštěvníka Manu budou zajímat jiné věci, než železnice a tramvaje. Turisté se mohou obdivovat historické technice, především důlní, typické anglické přírodě, mořským útesům i typickým vesnicím. Návštěvník by neměl zapomenout na Manx Museum, kde jsou pověstné čtyřhrané kozy a bezocasé kočky. Samozřejmě, nelze nenavštívit středověké hrady v bývalém sídelním městě Castletownu nebo v Peelu.

Jiří Maurenz



Posílejte nám
vaše náměty

Vážení čtenáři, zapojte se sami svými postřehy a náměty do tvorby našeho společného podnikového měsíčníku Cargovák. Rádi bychom přinášeli rozhovory se zajímavými lidmi, informace o tom, co se vám podařilo, ale také s jakými problémy se potýkáte. Můžete nám také zasílat své fotografie s krátkými texty a připojit se i k autorům naší pravidelné rubriky Foto měsíce. Stačí vše poslat na naši e-mailovou adresu: cargovak@cdcargo.cz

Vydavatel ČD Cargo, a. s.
www.cdcargo.cz
Redakční tým: Odbor interních služeb a odborné útvary ČR
Sazba a grafická úprava: Médea Creativity, k.s.
Adresa redakce: Odbor interních služeb, Jankovcova 1569/2c
170 00 Praha 7 - Holešovice
e-mail: cargovak@cdcargo.cz
Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 19835

FOTO MĚSÍCE

Neotřelý záběr na atmosféru slavnosti, uspořádané 25. června u příležitosti otevření dalšího úseku obnovené Kolínské řepářské drážky, se nám líbil do té míry, že jsme jej zařadili jako srpnové Foto měsíce. Fotografie vlaku řepářské drážky ve stanici Kolín Sendražice, připraveného k další ze svých exkurzních jízd Polabím, pořídil Roman Šulc z Kolína.

