

Aktuality

Ekologický projekt Flavia

Strana 3

Nástěnka

Exportní vlaky do Rumunska

Strana 4

Zajímavosti

Ferdinandka slaví 170 let

Strana 6

Relax

Pozvánka do muzea v Lužné

Strana 7



Foto: Michal Roh

Využití železničních tratí pro nákladní dopravu

Ve dnech 14. až 16. června 2011 se v Ostravě konal již XII. mezinárodní veletrh Czech Raildays, jehož součástí byla i konference s názvem „Nové směry v železniční dopravě“. Kladla si za cíl seznámit politiky a širší odbornou veřejnost se současnými pohledy a s možnostmi v oblasti rozvoje osobní i nákladní železniční dopravy. V rámci konference vystoupil i Michal Roh, ředitel odboru podpory prodeje ČD Cargo, s prezentací zaměřenou na využití železničních tratí pro nákladní dopravu. Požádali jsme jej, aby svůj příspěvek na konferenci pro Cargovák aktualizoval.

Česká republika disponuje poměrně rozsáhlou železniční sítí tvořenou tratěmi různých technických parametrů a nabízejících dopravcům dosti odlišné možnosti pro realizaci přeprav. Nákladními vlaky nejvíce



Foto: Martin Boháč

zatížené jsou bezesporu hlavní tratě evropského významu, následované tratěmi celostátními. Nejméně zboží je pak přepravováno po tratích regionálních. Zde většinu zátěže tvoří jednotlivé vozové zásilky. Nákladní dopravci, ČD Cargo nevyjímaje, pat-

ří mezi významné zákazníky SŽDC, které přinášejí nemalé tržby. Zároveň však mají odlišné požadavky na parametry infrastruktury ve srovnání s dopravci osobními. Zatímco v osobní dopravě je jednoznačnou prioritou zvyšování traťové

rychlosti, nákladní dopravci požadují spíše vyšší únosnost svršku. Sítě hlavních tratí by zcela určitě měla splňovat parametry traťové třídy D4. Kritická místa jsou při modernizacích tratí odstraňována, i přesto zbývají některé traťové úseky, které by bylo potřebné upravit na třídu D4. Jedná se např. o úseky Nymburk – Poříčany, Chomutov – Most, Týniště nad Orlicí – Hradec Králové a Brno – Přerov. Jen díky maximálnímu vytěžování železničních vozů může být železniční doprava cenově a kvalitativně konkurenční alternativou k dopravě silniční. Průjezdny profily tratí jsou limitující pro zásilky kombinované dopravy. Hlavní tratě jsou dnes ohodnoceny kódem 78/402, který umožňuje přepravu intermodálních jednotek téměř bez omezení. Zbývá odstranit některá kritická místa, která např. na 1. tranzitním koridoru představují tunely mezi Kralupy nad Vltavou

a Nelahozevsi. Průjezdným profilem je bohužel omezena i doprava vlaků kombinované dopravy po pravém labském břehu mezi stanicemi Všetaty a Boletice nad Labem a také trať mezi Havlíčkovým Brodem a Brnem. Tato místa omezují možnost přepravy výměnných nástaveb a silničních návěsů.

Společnou potřebou osobních i nákladních dopravců je pak odstranění pomalých jízd, např. na nezabezpečených přejezdech. Každé zpomalení a zrychlení nákladního vlaku se promítá do zvýšené spotřeby trakční energie nebo pohonných hmot a nepříznivě ovlivňuje rentabilitu železniční dopravy. Potřebná jsou rovněž kapacitní kolejiště v seřadovacích stanicích, čímž myslím nejen směrové koleje, ale i koleje pro shromažďování zásilek v systémových vlcích.

► Pokračování na str. 2

ČD Cargo vydá další dluhopisy

V jednom z předchozích vydání Cargováku jsme informovali o schválení rámcového dluhopisového programu Českou národní bankou a o úspěšné realizaci první emise dluhopisů.

Zároveň jsme uvedli, že důvodem pro vydání dluhopisů je změna krátkodobého úvěrového financování na střednědobé, které lépe odpovídá povaze a životnosti investic společnosti a že tímto krokem společnost zvýší stabilitu financování z dlouhodobého pohledu. Na základě toho

byl prostřednictvím několika bank proveden průzkum trhu, abychom ověřili další zájem ze strany potenciálních investorů. Záměrem společnosti je vydat v letošním roce další dluhopisy v celkovém objemu dvou miliard korun se splatností tři až pět let. Tento záměr je plně v souladu s plánem společnosti vydat v roce 2011 dluhopisy v celkové výši až tři miliardy korun. Předpokládáme postupnou realizaci jednotlivých emisí v období od poloviny září do konce prosince letošního roku.

-red-

Personální změny ve vedení společnosti

V období od června do 16. srpna 2011 došlo k několika personálním změnám ve vedení na centrální úrovni společnosti. Uvádíme jejich přehled.

Představenstvo ČD Cargo, a. s., na svém zasedání dne 23. 6. 2011 rozhodlo k tomuto dni o odvolání:

- Ing. Romana Jandíka z pracovní pozice ředitele Odboru interních služeb (05) GŘ ČD Cargo, a. s.
- Na svém zasedání dne 20. 7. 2011 rozhodlo Představenstvo ČD Cargo, a. s., ke dni 31. 7. 201 o odvolání:
- Ing. Jana Procházky, Ph.D., z pra-

covní pozice obchodního ředitele (OŘ)

- Mgr. Roberta Hordossyho, MBA, z pracovní pozice ředitele Odboru investic a majetkových účastí (ŘO3). Ředitel Odboru lidských zdrojů GŘ ČD Cargo uložil specifický úkol panu Ing. Janu Štruncovi, a to s účinností od 1. 8. 2011, zajistit chod činností Odboru investic a majetkových účastí (03) generálního ředitelství společnosti. Tento specifický pracovní úkol má charakter pověření vedení odboru.

Představenstvo ČD Cargo, a. s., na svém zasedání dne 16. 8. 2011

rozhodlo obsadit:

- Ing. Ladu Hlaváčkovou do pracovní pozice ředitelky Odboru interních služeb (ŘO5) s účinností ke dni 16. 8. 2011,
- Mgr. Pavla Nohavu, MBA, do pracovní pozice ředitele Odboru prodeje (ŘO6) s účinností ke dni 16. 8. 2011
- Ing. Jiřího Sadílka do pracovní pozice ředitele Odboru bezpečnosti (ŘO30) s účinností ke dni 22. 8. 2011
- Romana Valloviče do pracovní pozice obchodního ředitele (OŘ) s účinností ke dni 22. 8. 2011

-red-

Investičních akcí v obvodu SOKV Ostrava přibýlo

Hlavní administrativní budova Střediska oprav kolejových vozidel Ostrava „svítí“ v celém drážním areálu jako polárka ve firemních barvách ČD Cargo. Budova je nově opravená jak zvenčí, tak i zevnitř.

Jak vyplynulo z rozhovoru s Ing. Jiřím Tylichem, ředitelem organizační jednotky, není to jediná investiční akce, která se během posledních let uskutečnila. A to jich ještě několik na svou realizaci v budoucnu teprve čeká. Řeč se ale netočila pouze kolem investiční činnosti.

• **SOKV Ostrava patří k těm jednotkám, které mají z geografického hlediska dost velké pole působnosti. Jak se vám daří koordinovat veškeré činnosti?**

Oproti ostatním SOKV to není až tak velký rozdíl. Je pravda, že máme mnoho samostatných pracovišť, která se zaměřují na různé činnosti - od oprav hnacích vozidel a nákladních vozů až po dílčí opravy. Ale jinak není koordinace vůbec obtížná. Každý vedoucí odpovídá za své pracoviště s tím, že navzájem koordinujeme čerpání finančních prostředků dle hospodářského plánu a také investiční akce i další kroky důležité pro plynulý chod organizační jednotky.

• **Jak po půlroce hodnotíte plnění hospodářského výsledku SOKV Ostrava?**



Jiří Tylich ředitel organizační jednotky

Zatím je hospodářský výsledek v normě. Zvýšily se nám sice náklady na spotřebu materiálu u oprav kolejových vozidel. To ale pramení především z toho, že jsme se snažili eliminovat opravy zajišťované externími subjekty. V oblasti nákupu oprav od externích subjektů se nám ve srovnání s plánem podařilo výrazně ušetřit.

• **Letos poprvé se uskutečnil externí audit v SOKV Ostrava. Jaké z něj vyplynuly výsledky?**

Máte pravdu pouze částečně. Systém řízení kvality dle ISO 9001 je u nás aplikován již od roku 2008, v oblasti životního prostředí (ISO 14001) pak od konce roku 2010. Letos poprvé proběhly dozorové audity obou systémů současně. I přes

lokomotiv je vybaveno přenosnými čidly. Informace z čidel jsou pak evidovány na pracovišti strojmistra s nepřetržitým provozem a ten může ve spolupráci se zaměstnanci bezpečnostní agentury zasáhnout. Musím říct, že příkladné je i chování našich zaměstnanců, kteří cítí souměřitelnost s firmou a dbají na to, aby se v prostorách SOKV nepohyboval někdo nepovolaný. (Pozn. autora: Tuto skutečnost jsem pocítil na vlastní kůži. Stačilo se jen okamžik pohybovat v objektu bez doprovodu a už jsem byl zkontrolován zaměstnancem ve službě.) Větší problémy máme se ztrátami vybavení v místech mimo pracoviště SOKV. Jde především o nákladní vozy odstavené ve stanicích, které tam čekají na přístavení k zákazníkům nebo do revizních oprav atp.

• **Investice do bezpečnostních zařízení ale není jedinou investiční akcí, kterou jste za poslední dobu uskutečnili...**

To rozhodně ne. Od založení naší společnosti se realizovalo mnoho zajímavých investic. Patří mezi ně oprava hlavní administrativní budovy, rekonstrukce tzv. staré elektrické haly, v Břeclavi se nám daří průběžně dokončovat rekonstrukci kanalizačního systému, který byl ve velmi nevyhovujícím stavu a musel být opraven, protože již nesplňoval současné ekologické normy. Akce je realizována ve spolupráci s Odborem životního

prostředí MÚ Břeclav. Doufám, že se nám tuto dva roky trvající investici podaří letos dokončit.

• **Co považujete za hlavní cíl v současné době k zajištění činnosti SOKV?**

Označil bych tak úspěšnou a bezproblémovou realizaci oprav lokomotivních točen v Ostravě a Břeclavi. Vyřazení točen pro nás znamená najít náhradní způsob přistavování vozidel k opravám, což nebude jednoduchý úkol, zvláště pak v době, kdy své může říci i nepříznivě počasí. V OKV Třinec bych také chtěl zajistit humanizaci pracovního prostředí. Dodnes v této opravě zaměstnanci pracují bez zastřešení a kvalitního sociálního zázemí.

• **V současné době je pod dohledem v SOKV Ostrava testována modernizovaná lokomotiva 742.701. Jaké jsou z hlediska oprav její vlastnosti?**

Tuto lokomotivu zde máme od roku 2010. Během té doby prošla ještě několika úpravami, které vzešly ze vzájemné komunikace mezi našimi zaměstnanci a zaměstnanci provozními, kteří dávali podněty k úpravám. Po výměně nového řídicího systému, který umožňuje automatickou regulaci rychlosti, lze prohlásit, že lokomotiva pracuje na sto procent a již brzy bude nasazena do rutinního provozu.

Dušan Pouzar

Exportní vlaky do Rumunska pod taktovkou ČD Cargo

ČD Cargo ve spolupráci se spediční firmou letos realizovalo již dva ucelené vlaky do rumunského Araadu, kam byl přepraven stavební materiál vyrobený společností KB-BLOK systém, s. r. o. A to není ještě pro letošek všechno, protože se v současné době připravuje přeprava dalšího uceleného vlaku. I když se jedná pouze o přepravu realizovanou pro konkrétní stavební zakázku, jde o potvrzení dobré spolupráce s touto společností, která začala v roce 2004.



Historie spolupráce KB-BLOK a ČD Cargo

Pro železniční nákladní přepravu byla příhodná skutečnost, že firma má vlastní železniční vlečku ze železniční stanice Postoloprty a podařilo se jí postupně vybudovat vlastní síť distribučních skladů. Prvním krůčkem k obchodnímu partnerství ČD Cargo a KB-BLOK byl zahájení přeprav do Brna Maloměřic v roce 2004, kdy odjel první vlak nebo spíše v dnešním pojetí velká skupina 15 vozů. Zajímavé je, že překládka byla uskutečněna, a to i v dalším období, v místním depu kolejových vozidel. V době úprav vlečky distribučního skladu v Chlumci nad Cidlinou byly realizovány také přepravy dvou vlaků s betonovou drtí ze zbytků z výroby, určenou ke zpevnění plochy na vlečce distribučního skladu v Chlumci nad Cidlinou.

V současné době ČD Cargo realizuje přepravy patnáctivozových ucelených skupin vždy z Postoloprt do distribučních skladů v Brně, Českých Budějovicích, Chlumci nad Cidlinou, Jistebníku a Nýřanech. Jedná se

o přepravy, kde odesílatelem i příjemcem je firma KB-BLOK. Jsou to přepravy z vlečky na vlečku, kde firma je buď přímo vlastníkem vlečky, nebo je zde nájemcem či spoluuzivatelem. Největší přepravy se uskutečnily v letech 2007–2008, kdy bylo přepraveno ročně cca 20 000 tun výrobků. V posledních letech se zatím objem přeprav ustálil na hodnotě cca 12 000 tun.

Něco málo o KB-BLOK systém, s. r. o. Firma KB-BLOK systém, s. r. o., Postoloprty byla založena v roce 1991. V roce 1993 byly uvedeny do provozu dvě moderní výrobní linky a v téže roce firma vstoupila na trh se stavebinami se svými výrobky. Mimo jiné byla zahájena výroba dnes velmi populární betonové štrpané tvarovky, pro kterou se vžil označení „kb-blok“. V současnosti se můžeme s výrobky firmy setkat téměř všude: při výstavbě domů (vše od základů až po střechu), na zahradách a v parcích, na chodnicích i cestách, kolem silničních a železničních komunikací i na řadě dalších míst.

František Zeman

Historický midibus Ikarus-Avia 543 putoval po kolejích do muzea Výtopna Zdice

Další zajímavá přeprava dnes již historického silničního vozidla vlaky ČD Cargo se uskutečnila začátkem letošního léta, ve dnech 22. až 27. června. Jednalo se o midibus Ikarus-Avia 543, vyráběný – jak již název typu napovídá – ve spolupráci maďarských a československých automobilů v 80. a 90. letech minulého století.

Konkrétně byly montovány v maďarském závodě v Szekesfehérváru na výrobu karosérií a autobusů Ikarus na podvozcích Avia A30 N s motory Avia 712.11 s atmosférickým řadovým vznětovým čtyřválcem Avia 712.11 s přímým vstřikem paliva, který ve spojení s čtyřstupňovou mechanickou převodovkou pohání zadní kola. Obsaditelnost vozidla je 19 osob + řidič a maximální rychlost činí 80 km/h. Předchůdcem tohoto typu byl nepřilíživý vzhledný midibus typu 553, vyráběný v 70. a na počátku 80. let., v té době nahrazený popisovaným typem 543. Výraznější změnou byla pouze nová karoserie, ovšem mechanické části zůstaly zpočátku shodné; ostatní části i pojezd byly opět převzaty z nákladní Avie. V této podobě byl midibus vyráběn celá 80. léta, až počátkem 90. let byl Ikarus 543 modernizován a vybaven i modernizovaným hnacím strojem a podvozkem z A31 N. Karoserie doznala výrazných změn, kdy prošla facelitem v duchu nové řady autobusů Ikarus 400.

Karoserii tvoří svařovaný skelet z ocelových profilů příšroubovaný k rámovým nosníkům, vně byl potažen ocelovými plechy a plastovými



panely. Vnitřní obložení stěn a stropu je z laminovaných a lakovaných expanátů pravidelně (viz například přeprava historického nákladního železničního vozu z Domažlic do Zdic, popsaná v Cargováku 6/2011), padla volba na naši společnost i tentokrát. K nákladce byla nejprve vybrána nevhodnější stanice Chotěšov pod Hazmburkem, nicméně nákládka nakonec proběhla v Libochovicích, a to ve středu 22. června. Použit byl dvounápravový nízkotěsný vůz z odpoledních hodinách přepravena manipulačním vlakem do Lovosic (zejména zájezdové) osobní dopravě pro potřeby svých majitelů, a jen minimálně zasáhly do dopravy prarazných změn, kdy prošla facelitem v duchu nové řady autobusů Ikarus 400.

Že Výtopna Zdice využívá služeb ČD Cargo k přepravám získaných exponátů pravidelně (viz například přeprava historického nákladního železničního vozu z Domažlic do Zdic, popsaná v Cargováku 6/2011), padla volba na naši společnost i tentokrát. K nákladce byla nejprve vybrána nevhodnější stanice Chotěšov pod Hazmburkem, nicméně nákládka nakonec proběhla v Libochovicích, a to ve středu 22. června. Použit byl dvounápravový nízkotěsný vůz z odpoledních hodinách přepravena manipulačním vlakem do Lovosic (zejména zájezdové) osobní dopravě pro potřeby svých majitelů, a jen minimálně zasáhly do dopravy prarazných změn, kdy prošla facelitem v duchu nové řady autobusů Ikarus 400.

Martin Boháč

Méně zaměstnanců v jazykových kurzech

V minulém čísle v rubrice „Vy se ptáte, my odpovídáme“ jste se mohli dozvědět, jakým způsobem je možné se přihlásit do kurzů cizích jazyků, které pro zaměstnance ČD Cargo organizuje Odbor lidských zdrojů. V tomto čísle vás chceme o připravovaných kurzech podrobněji informovat a sdílet vše podstatné, co potřebujete vědět.



Stejně jako v loňském roce jazykovou výuku pro zaměstnance zajišťují dvě společnosti. Tou první, která se stará o zaměstnance v Praze, je Dopravní vzdělávací institut, tou druhou je pak James Cook Languages, která zajišťuje výuku v mimopražských regionech. Podmínkou, která zajišťuje úhradu kurzu ze strany zaměstnavatele, je řádná docházka do kurzů a splnění závěrečného testu na 80 % (více informací najdete v „Opatření k výuce jazyků pro 1. pololetí školního roku 2011/2012“).

Zájemců o studium jazyků ubylo. Zaměstnanci přihlášených do jazykových kurzů každoročně ubývá. Letos obdržel Odbor lidských zdrojů celkem 341 přihlášek na prezenční kurzy, tj. cca o 20 % méně než v loňském roce. Největší zájem je standardně o angličtinu - 64 % a němčinu - 31 % přihlášených. Z určitého pohledu za pokles může pokračující trend snižování počtu zaměstnanců. Na druhé straně sami zaměstnanci neprojevují tak velký zájem o sebevzdělávání.

Finanční spoluúčast odmítla většina zaměstnanců

V souvislosti s přípravou jazykových kurzů od r. 2012 mohli v přihlášce na 1. pololetí školního roku 2011/2012 odpovídat zaměstnanci na kontrolní anketní otázku, zda jsou ochotni se finančně spolupodílet na zajištění prezenčních kurzů. „Zaměstnanci v anketě z velké většiny projevili neochotu se na zajištění jazykových kurzů finančně podílet, což pro nás znamená, že na konci roku budeme muset zvážít v případě, že sociální fond nebude disponovat prostředky na platbu studia

jazyků, zda se zajišťováním kurzů i nadále pokračovat,“ tak vidí situaci Ivo Veselý, ředitel Odboru lidských zdrojů.

Elektronické kurzy jako interaktivní doplněk

Přihlášky v letošním roce bylo možné podávat také ke studiu formou elektronických kurzů. I v letošním roce lze využít kurzy anglického a německého jazyka ve třech úrovních: pro začátečníky, středně pokročilé a pokročilé studenty. Na rozdíl od prezenčních kurzů je mírnou výhodou, že ke studiu je možné se přihlásit i v průběhu školního roku. Nespornou předností studia jazyků elektronickou formou je možnost přizpůsobit studium vlastním tempu a velká míra interaktivity při studiu, kdy je student aktivně zapojen různými „hrami“ do práce s kurzem. Oproti loňskému školnímu roku jsou kurzy organizovány pouze do konce roku 2011. Všichni přihlášení zaměstnanci budou blíže informováni před ukončením pololetí o jejich dalším průběhu. O dalším vývoji poskytování jazykových kurzů a jejich financování vás budeme informovat na stránkách Cargováku a intranetu ČD Cargo.

Hana Vavříková

Lotus Notes jsou již minulostí

Migrace na produkty společnosti Microsoft byla v průběhu srpna dovedena do konečné podoby. Lotus Notes již nebude nutné ve vašem počítači otevírat. Po první fázi migrace, kdy došlo k přesunu elektronické pošty, kalendářů a úkolů, je dokončena i fáze druhé, jejímž cílem bylo vytvoření nových dokumentových úložišť a základní portfolio aplikací, které budou podporovat kancelářské agendy.

Nový dokumentový a aplikační portál, dostupný na adrese www.portal.cdcargo.cz, byl od 1. září, po úvodním pilotním běhu, spuštěn do obecního provozu. Zaměstnanci tedy mohou bez problémů využít nové typy dokumentových úložišť a aplikace podporující procesy schvalování objednávek, oběhu smluvní dokumentace, práce s datovými zprávami a další v prostředí Microsoft SharePoint 2010.

Migrace ve zpětném zrcátku

Vlastní proces migrace z pohledu uživatele byl zahájen na počátku června, kdy postupně všem uživatelům osobních počítačů byl změněn klient elektronické pošty. „Tato změna z pohledu uživatele vypadala velice jednoduše, i přes to bylo nutné na pozadí realizovat několikaměsíční přípravy a detailní jednání o tom, co a jak bude nutné nastavit na serverech, jednotlivých útečech elektronické pošty a samotných koncových počítačích nás, uživatelů,“ zhodnotil průběh migrace Ivo Kocian, ředitel Odboru IT, pod jehož záštitou se celý proces migrace uskutečnil.

Tržby z přepravy v prvním pololetí vzrostly

Za měsíce leden až červen 2011 dosáhlo ČD Cargo tržeb v celkové výši 7 589,61 mil. Kč. Na dosažení těchto tržeb byly spotřebovány celkové náklady (bez daně z příjmu PO) ve výši 7 538,31 mil. Kč. Hospodářský výsledek před započtením úroků, daní a odpisů (EBIDTA) dosáhl 719,2 mil. Kč a hrubý zisk před zdaněním (EBT) 51,31 mil. korun.

Positivně lze hodnotit zejména dosažené tržby z přepravy. Celkové tržby za přepravu zboží za leden až červen dosáhly 6 356,73 mil. Kč, což je oproti stejnému období minulého roku

nárůst o 9,2 %. Pozitivního výsledku v tržbách bylo dosaženo zejména v komoditě hnědé uhlí, dřeva a papírenské výrobky, stavebniny, železo a strojírenské výrobky a v komoditě chemické výrobky a kapalná paliva. Negativně lze hodnotit stále přetrvávající nárůsty cen energií, které ve svém důsledku mohou ohrozit plnění plánu výsledků v následujících měsících roku 2011. Dalším rizikem pro splnění plánu je stále vzrůstající tlak na snižování cen ze strany zákazníků, podmíněné zejména vlivem silící konkurence. Ve svém důsledku může i při mírném nárůstu objemů přepraveného zboží dojít ke snižování jednotkových cen, a tedy ke stagnaci růstu tržeb ve 2. pololetí roku.



-red-



První, ale nikoliv jediná změna

Změna klienta elektronické pošty byla sice první, ale rozhodně ne jedinou změnou. V návaznosti na změnu klienta elektronické pošty se spustila celá řada souvisejících kroků. „Bylo nutné zajistit, aby zaměstnanci mohli využívat co možná nejdříve všechny aplikace, na které byli zvyklí v prostředí Lotus/

domino Notes, tzn. rezervace místností, zdrojů, rozesílání pozvánek ostatním kolegům atp.,“ vysvětlil ředitel odboru. To se skutečně podařilo a již na konci června byly do provozu spuštěny všechny základní funkce, které je možné využívat přímo v novém klientu elektronické pošty MS Outlook 2010. MS SharePoint nahradil Cargo knihovnu a další prostředí pro sdílení dokumentů. Uživatelé tak dostali možnost na přelomu července a srpna ukládat svoje

- Oběh smluvní dokumentace
- Datové zprávy
- Schvalování objednávek
- Interní normy
- Konto uživatele SAP
- Projektové řízení
- Hlášení pro dozorčí provozu – vedoucí směny

Dušan Pouzar

Tomáš Tóth

►Dokončení přístě

Historie

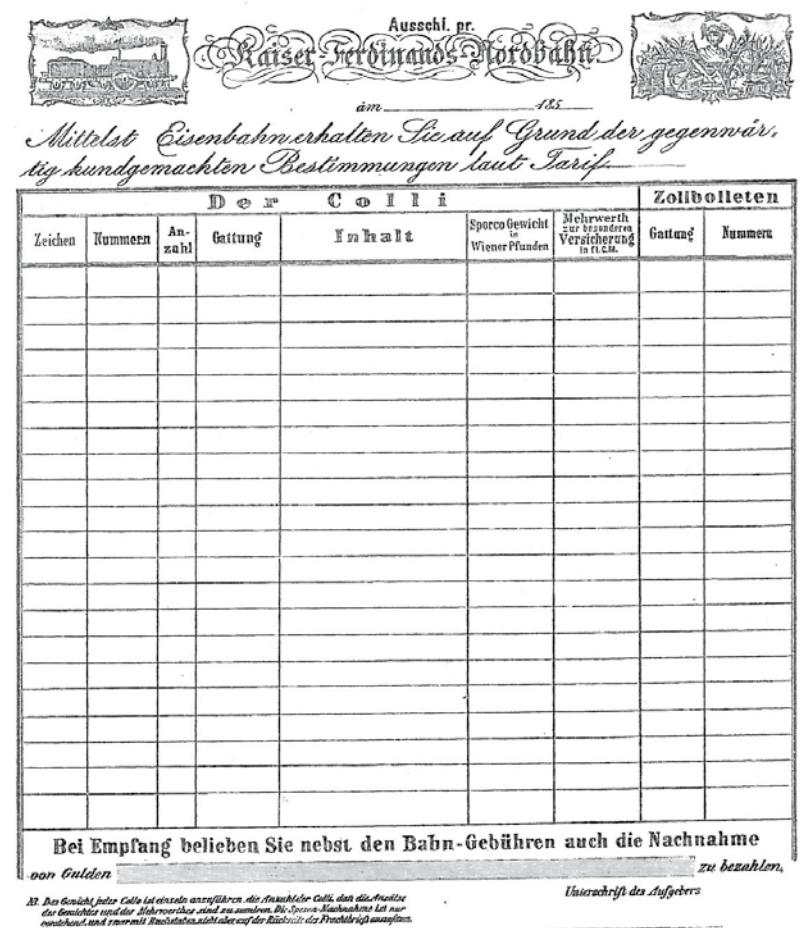
Z počátků nákladní dopravy na „ferdinandce“

Dobové dokumenty nás poučují, že první oficiální vlak přijel do Přerova dne 1. září 1841. Vlak měl čtyři vozy a vezl úřední osoby a novináře. O šest týdnů později, 17. října, dostali vítání prvního vlaku v Olomouci již slavnostní podobu. Ať v pojetí skromném či velkolepém - znamenaly oba dny jediné: po Brnu dosáhly koleje Severní dráhy císaře Ferdinanda další významné mety.

Jízdami prvních vlaků vyvrcholilo několikileté období intenzivních příprav, jednání a v neposlední řadě i přesvědčovacích kampaní. Železnice, vedená před 170 roky napříč Moravou, byla totiž první z prvních a veřejnost nebyla na novinku valně připravená. Úkolu přijatelně osvětlit funkci „železných dráh“ se ujali duchovní otec „ferdinandky“ profesor Riepl a národohospodář Sichrowski (později první generální ředitel KFNB). Oba sepsali reklamní spisek „Projekt železnice Vídeň – Bochnia, uvažovaný po technické, komerční a finanční stránce“. Vedle obecně známých s trasou a technickými parametry představili autoři také své vize o skladbě a množství přepravovaného zboží po budoucí železnici. Jak tyto představy vypadaly? Z dnešního pohledu úsměvné: na prvním místě v tabulce předpokládaných komodit stál dobytek (konkrétně krmmí volí) ve výši dvacet tisíc tun. Následovalo kupecké zboží (11 000 t), sůl (9 700 t), dříví palivové a stavební (8 600t) a obilí (4 000 t). Na konci seznamu figuruje tabák s 560 tunami. Výsledky prvních roků provozu ovšem odhad silně poopravily: v roce 1841 přepravila KFNB 58 tisíc tun, o dva roky později pak 100 tisíc tun nákladů. Do popředí se dostávalo stále více uhlí, se kterým předběžná kalkulace – z různých důvodů – příliš nepočítala. Začátky nákladní dopravy u naší první železnice nutně poznamenala pochopitelná absence zkušeností s přepravou zboží po kolejích. Výsledkem bylo hle-

dání. Příkladně v podeji vozových zápislek: na rozdíl od budějovické koňky, kde existovaly tři třídy přepravovaného zboží, na „ferdinandce“ se zprvu přepravované zboží nerozdužovalo Tarif z 2. března 1840 uvádí jen položku „obchodní zboží“ a výjimky, tedy obilí, uhlí a sůl. Tento systém však neobstál a nastoupilo rozdužení do čtyř, od roku 1844 pak do dvou tarifních tříd. Zaveden byl i tzv. výjimečný tarif pro zvláštní druhy zboží a pro rychlozboží. Téměř přímočaře šel naopak vývoj u podoby dodnes nepostradatelného průvodce každé zásilky – nákladního listu. Původní praxe koňky, které se KFNB zprvu přidržela a kde každou zásilku doprovázelo vedle průvodního listu, dodaného odesílatelem, také pořadové číslo z podací stanice, nemohla dlouho obstát. Stále silící přeprava si naléhavě žádala zavedení obecně platného a specifickému prostředí železnice odpovídajícího dokumentu. Na počátku padesátých let 19. století proto KFNB zavedla FRACHTBRIEF, tedy nákladní list. Šlo o prodejní (1 krejcar) tiskopis, kde přední stranu vyplňovali společně přepravce a železnice, zadní pak železnice. Vedle poměrně detailních údajů o záslce (pojenování, značka, výrobní čísla, počet kusů aj.) obsahl prapředek dnešních „computerových“ nákladních listů místo pro číslo vozu či údaj váhy zásilky a její pojištění. Zadní strana sloužila údajům o poplatcích, vzniklých na cestě, a to odděleně: zvlášť za tratě KFNB a zvlášť za státní dráhy, event. jiné drážní společnosti. Letitý FRACHTBRIEF prokázal pozoruhodnou životnost – vydržel prakticky beze změn téměř půl století. Až nařízení ministra železnic z 15. dubna 1898 uzákonilo nový typ nákladního listu. Jen pro zajímavost: v té době vykazovala ferdinandka již 14 milionů tun přepravených nákladů ročně.

Text a foto: Pavel Schreier



Nákladní list používaný na Ferdinandově železnici od počátku padesátých let 19. století



Kytičku k památníku položil i pan Jiří Šimsa z Havířova, osminásobný otec, s dcerkami Klárkou, Leontinkou a Terezkou. První, kdo se pana Šimsy ujal, když se po nárazu dostal z druhého vozu za lokomotivu a z rozbité hlavy mu črčila krev, takže neviděl na jedno oko, byla právě paní Naděžda Tomčíková, která cestovala ve stejném voze. Prozradil, že v době nehody měl doma manželku ve čtvrtém měsíci těhotenství, se šesti dětmi.

Ivan Skulina

ZE ZAHRANIČÍ

FRANCIE

Vykraden německý nákladní vlak

Způsobem převzatým z Divo-kého západu vykradli lupiči nákladní vlak Německé dráhy (DB). Asi 20 zakuklených kriminálníků zablokovalo v Marseille kolej dodávkovým autem a ocelovými traverzami. Potom, když regionální vlak najel na překážku, banda vykradla mnohé vozy za ním zastavivšího nákladního vlaku dcery DB Euro Cargo Rail. Podnik zatím nechťel uvést údaje o odcizeném zboží.

NĚMECKO

Brennerský drážní tunel zneklidňuje Bavorsko

V Bavorsku dochází k masivnímu odporu vůči plánované výstavbě drážního přívaděče k Brennerskému základnímu tunelu (budoucí nejdelší železniční tunel na světě, spojující Rakousko s Itálií). „U nás převládá šok, neporozumění a zloba,“ řekl W. Berthaler, mluvčí osmi starostů v Innthalu, na schůzi pracovního společenství Tranzitní doprava, konané v Rosenheimu. Tunel má jít do provozu v roce 2026 a má odlehčit přeplněné brennerské dálnici. Podle současných kalkulací přijde na 8 miliard EUR (skoro 200 miliard Kč) a bude dlouhý 64 km. Severně od něj se plánuje napojení od Mnichova přes Rosenheim do rakouského Kuřteinu v Tyrolsku.

RUSKO

RŽD ještě nedosáhla předkrizových objemů

Dopravní objemy ruské státní dráhy RŽD byly v prvním pololetí tohoto roku ještě 5,6 procent za úrovní předkrizového období. Při setkání s premiérem Putinem uvedl prezident RŽD Vladimír Jakunin, že s ohledem na vývoj hospodářství lze očekávat dosažení předkrizové úrovně v roce 2013. Tržby drážního koncernu se zvýšily za letošních prvních šest měsíců o 4 procenta ve srovnání se stejným obdobím 2010. Pokud jde o budoucnost, lze očekávat značné investice ruské dráhy do infrastruktury a do mobilního parku. Těžštěm má být rozvoj infrastruktury na Sibiři pro zajišťování ruských exportních proudů, jakož i rozvoj rychlé dopravy.

ŠVÝCARSKO

SBB Cargo 2011: Ztráta větší, než se očekávalo

Nákladní složka švýcarských spolkových drah (SBB) SBB Cargo zřejmě letos naježdí ztrátu ve výši 80 milionů CHF, což je podstatně víc, než se očekávalo. Ještě nedávno počítal koncern SBB s minusem 20 milionů CHF. Mluvčí SBB R. Kornmann to potvrdil novinám „Tages Anzeiger“ z Curychu. Za důvod se uvádějí vysoké poplatky za použití tratí, silný frank a kolísající poptávka.

-CBC-

Pozvánka do muzea pro zájemce o nákladní vozidla

V Depu historických vozidel v Lužné u Rakovníka, kam zveme naše čtenáře na návštěvu na závěr letošní sezony na jiném místě dnešního vydání Carogováku, se nachází kromě parku osobních vozů také na tři desítky vozů nákladních.

Tyto exponáty doplňují park osobních souprav a slouží dnes jako vozy pomocné anebo tvoří historické soupravy nákladních vozů z určitého období. Pomocné vozy tak doplňují naše osobní soupravy z daného období, neboť kryté nákladní vozy sloužily v osobních soupravách pro přepravu kusových zásllek při nedostatku poštovních a služebních vozů. Někde byly řazeny i turnusové, zvláště jsme tak mohli vidět v 60. a 70. letech vozy řady Ztrc na osobních vlcacích obvykle hned za lokomotivu. Dnes tyto vozy samozřejmě již nepřeppravují žádné zásilky, ale slouží jako pomocné vozy, v nichž jsou umístěny nádrže na vodu pro doplňování parních lokomotiv vodou. Značně se tak prodlouží akční rádius parní lokomotivy a nejsme tak závislí na hasičích, protože vodní jeřáby jsou již dnes většinou ne-

funkční. Prioritu má předválečná souprava z 20. až 40. let a pak poválečná souprava z let 50. až 70. Uvažujeme o soupravě ještě starší, ale to je záležitost několika vozů. Kromě základních řad nákladních vozů máme ve svém parku také některé rarity. Přitom je naší snahou zachránit - kromě charakteristických vozů pro dané období - hlavně také reprezentanty vyspělosti našeho strojírenského průmyslu a našich vagónek. V oblasti krytých vozů, kromě již poválečného nejrozšířenějších typů řad Ztr, Ztrc, které znají také naši modeláři od firmy Vacek, to jsou také vozy vyvinuté před válkou, navazující na vozy velkoprostorové od bývalých KkStB a některých soukromých společností z doby před 1. světovou válkou. Ve dvacátých letech přichází dodávka vozů řady Zdv, které byly objednány i na základě požadavků ministerstva obrany s tím, že by sloužily i v případě válečného konfliktu v rámci obrany státu. Samozřejmě, že se tyto vozy lišily provedením a některé měly na čele otvírací dveře. Jeden tento vůz máme v deponii v Lužné. Koncem třicátých a začátkem čtyřicátých let



se objevují tyto vozy jako zdvoje-né, s přechodovými měchy. Vyvrcholením této konstrukce velkoprostorových vozů byla pak dodávka pěti podvozkových vozů ze závo-dů Tatra Kopřivnice z roku 1932 označená řadou Zav. Tyto zajímavé konstrukce nákladních vozů na ný-

tanových podvozcích typu Dia-mond s oddíly pro vlakvedoucího sloužily na osobních a poštovních vlcacích pro přepravu rychlozboží. V šedesátých letech přešly k Elek-trizaci železnic, kde byly doplněny střešními lávkami. Jeden z těchto velice zajímavých exponátů máme

v deponii v České Třebové, kde čeká na svoji opravu.

Jindřich Rachota,
vrchní přednosta
DHV Lužná u Rakovníka

► Pokračování přístě

Seriál: Zajímavé nákladní vozy



V letech 2003-2006 se na našem území pohybovala celá řada zahraničních vozů železničních podniků Německa, Itálie, Belgie, Nizozemí, Velké Británie, Rakouska, Švýcarska a dalších států pro přepravu obilnin. České dráhy v té době vlastnily pouze vozy řady 014 7 Tdgnss a přejítové vozy 260 0 - 260 5 Hadgs.

Vozy cizích železničních podniků byly staršího i novějšího data výroby, s nižší vlastní vahou a větší únosností. Obilí, slunečnice a řepka se vyvážely ve velkém převážně do přístavů a překládky se na lodě. Jedním z nových a úspěšných cizích vozů, který se často objevoval na našem území u různých dopravců, byla řada 069 1 Tanoos 896 železničního podniku DB. Vagon o délce přes nárazníky 15 800 mm a ložném objemu 75 m³, s vlastní vahou do 23 500 kg naložil pod „C“ 58,5 tuny obilí (tj. váha obilí s 22% vlhkostí), na DB pod „C“ až 60,5 tuny. Nakládku se provádí střešou, bočně sklopnou přes převody kolem z plošinky. Vykládka se provádí spodními výsypkami do koleje, ovládanými z boku vozu kolečkem. Nelze sypat bočně na dopravník.

Porovnání nového vozu Tdgnss ČD a vozu Tanoos DB

V roce 2004 České dráhy, a. s., zadaly firmě Lostr Louny zakázku na výrobu nových moderních vozů na přepravu obilovin (celkem 70 vozů Tdgnss ř. 092 5) a na přepravu umělých hnojiv (celkem 30 vozů Tdgnss ř. 093 8). V roce 2005 opustil brány firmy Lostr Louny prototyp vozu Tdgnss. Od dubna do října 2006 byla dodána celá série vozů (70 + 30). O novém moderním voze bylo napsáno mnoho vzletných slov, skutečnost však byla trochu jiná: dlouhý těžký vagon, vykládka ručním otíráním výsypek pákami, střecha se odklápí do boku ručním kolem na plošince. Vagon měl moderní podvozky s brzdovou soustavou, výsypky umožňovaly náklad sypat na obilní dopravníky. Vůz byl sice nový, ale typ konstrukce byl nový před 30 roky. Navíc délka vozu 21 640 mm a vlastní váha 27 500 - 27 700 kg, únosnost pod „C“ 54,2 - 54,5 tun (při ložném objemu 82 m³) nedávaly velkou naději, že se o ně budou přepravci „prát“. Je skutečností, že vozy mohou jet i v loženém stavu rychlostí 120 km/h za cenu nižší únosnosti (jen 52,2-52,4 tun). Otázka zní, kolik vlaků nákladní přepravy touto rychlostí jede. V roce 2010 a 2011 byly původní vozy Tdgnss na přepravu hnojiv upraveny na přepravu obilí na vozy Tdgnss.

Připravuje: Ivan Votava



POMUCKA, KOS, ANTI GO OTS	STŘEDO-AFRICKÝ STAT	PTAČÍ KRMEŇ	INCHÁLY HERCE SKAMENE	ČIN	NAMYŠLE-NOST		VYZNAVAČI KOURENÍ	ZNAČKA AMPER-HODINY	KRÁL ZVIRAT	KNHY NA FOTKY		TLACH	DURH LENVOCHOD	RAKOUSKÝ HUDEBNÍ SKLADATEL	ROVNĚZ
VOJENSKÁ HODNOST ZKR.						SVATEBNÍ KVĚTINA				LEST					
TYKAJÍCÍ SE OBIV. BRITANE						MALÍŘSKÁ POMUCKA TI DRUŽI				NEDEJTELI-NE DVĚMA SEST PLUS DVA					
JAPONSKÁ DESKOVÁ HRA			PACHNOUCÍ ZVIRE 1. DIL TAJENKY					POCHOOD-VY POVEL SNAD						PRÍSLOVCE CASOVÉ NELEVNO	
VYSOKÁ KARTIA			LETOPIS KUCHYN. NÁČINÍ					MOŽNA KNĚNE BYVALI EVROPANÉ				ZNAČKA DECEBELU ČAST VOZU			ÚDER NOJOU
AMERICKÁ ZPĚVAČKA DIANA ???			SLOV. CHIL. JMENO CHEIL ZN. OLOVA					KOSTNÍ DŘEN NAZEV AU- TOSKAZARU				ROČNÍ DOBA POHAR MÍST- RU EVROP. ZEMÍ ZKR.			
	SPOJ KOSTI	LEPE				VZNEŠENÁ MYŠLENKA PROTI LATINSKY						HOBR TECH. PRACOVNÍK ZKR. KYT			
PROKLETÍ							ASUSKY SOKOLIK PROFILOVÉ ZELEZO								
ZVĚŠTOVAČÍ SKLO						SPZ NOVÉHO JICNA SPÍČÍ LIDÉ		UKAZOVACÍ ZAJMENO FIBICHOVA SKLADBA						SEKNOUTI	ZNAČKA VÝTAHU
USNÍ NOSNÍ KRONÍ LAT. ZKR.				VEGETAČNÍ PÁSMO ČESKÁ ZPĚVAČKA						NAZEV RIMSKÝCH 1000 PROVAZET			TOTO 2. DIL TAJENKY		
URANOVÉ DOLY ZKR.			ZN. KOS- METRY OVĚM ZN. TANTALU					ZROČIT VČELI PRODUKT							
PROKAL- MATELKA BYTU						OPAK PRAVÝCH PŘIPOJENÍ K INTERN.				LEČKY MN. Č. ZLY SKRÍTEK			ZVÝŠENÝ TON E KOLEM		
	ZRADE HOVOR.	ANNA DOMÁCKY POPLACH				SPOJENÍ BREHU AKVARILNÍ RYBKA									
		VERDHO OPERA JIRNA DOMÁCKY					DŘEVINA S KÍMENÍM TAMTEN							ZESLENY ZAPOR	O NĚČEM
ZVRATNÉ ZAJMENO SLOV.						POHYB PO OPAZU ZN. JEDN. TLAKU				OZNAČENÍ NÁČNÍ LETADEL NEROST			HOVOROVÝ SOULAS ZA GO		
POSLLOVACÍ ČIKV										SPĚLACHOV. ZACHOD ZVLK TROUBENÍ					
ČÁROVÝ KOD ZKR.				RODOVÝ SVAZ JIRNA MILITRUR											
TÁBORNÍK VLESE						RTY ZASTAR.				SILNÝ PROVAZ					
DURH ROZ- HLASOVÝCH VLN			SOLMEZAČNÍ SLABKA			DURH KORENÍ				OTÁZKA 6. PÁDU					



Křížovka s vtípem

Dva chlápci jedou vlakem v jídelním voze. Objednají si sklenku slivovice. Přituknou si. Josef se rychle napije. V tom vjedou do tunelu a Josef vykřikne: „Tondo, nepij to... (viz tajenka).“

Řešení tajenky z minulého čísla:

V jednom z rychlíkových kupé začne volat jeden muž: „Prosím vás, tchyně chce skočit z okna kupé.“

Ozve se chlap: „Tak proč jí v tom bráníte?“ A muž na to: „Ne, nebráním, ale to okno nejde otevřít.“

Cestopis

Jižní Tyrolsko: Na skok do železniční historie...



Ve skrytých koutech nejedné železničářské duše se s nadcházejícím podzimem probouzejí cestovatelské pudy. Dálkami lákaní jedinci, obklopení mapami a jízdními řády, vyhledávají internetové vědomosti a konzultují je s obdobně zaměřenými kolegy. Pomalu a mnohdy i těžko se klubou na svět definitivní podoba trasy i cíle cesty.

Kam to bude tentokrát? U mnohých vyhrává Itálie a není divu: kulturních památek nepočítaných a moří hned několik. V neposlední řadě pak Apeninský poloostrov rozhodně není skoupý ani na železniční zajímavosti. Takže je třeba jen vyřešit, které lokalitě dát přednost: Římu, Neapoli, Sicílii...

Jednu oblast však český turista, chvátající za sluncem prohrátým jihem, mívá trochu přezíravě. Pravda, Jižní Tyrolsko neboli Horní Adiže přímořské požitky nenabízí. Rozhodně si však počtem přírodních krás či architektonických pozoruhodností s mnohými jinými částmi Itálie nezádá. A co víc: právě tady, na samém začátku italské boty, má ctitel kolejové dopravy dobrou příležitost pohlédnout přímo do tváře nefalšované železniční historie.

Stavitel Etzel

O tom, že toto platí doslova a do písmene, se zvědavý poutník přesvědčí již na rakousko-italském pohraničním nádraží Brennero/Brenner. Na nástupišti totiž objeví bustu jistého pana Carl von Etzela, přísně pozorujícího z vysokého podstavce zdejší nikdy nekončící železniční provoz. Švábský Němec Etzel (*1812 v Heilbronn) studoval zprvu na evangelickém semináři teologii. Poznáni, že duchovní kariéra není jeho naturelu nejbližší, jej odvedlo do Paříže ke studiu architektury. Později proslul jako cílevědomý a energický projektant a stavitel železnic ve Švýcarsku a Německu. Z titulu funkce stavebního ředitele rakouské Jižní dráhy šéfoval od roku 1863 stavbě 125,24 km dlouhé Brennerské dráhy z Innsbrucku do Bolzana. Kolejemi, protínajícími centrální alpský masiv, realizoval Etzel ideu dráhy sever-jih a zajistil si tak místo v železniční historii. Dokončení celé stavby (24. srpna 1867) se věhlasný budovatel drah nedožil, když v květnu 1865 náhle zemřel. Železniční turista nezůstane na brennerském nádraží stát jen u Etzelova pomníku, ale trochu se porozhlédne. Možná jej Brennero/Brenner zaujme jako styková stanice dvou proudových soustav - taková Kutná Hora v Tyrolsku, asi si řekne. Nebo objeví téměř skrytý památníček obětem leteckého náletu z konce 2. světové války. Pak si už jen letmo připome-

ne, že Etzel se zapsal i do naší železniční historie, když v roce 1851 vyprojektoval trasu dráhy brněnsko-rosické. Ale to se už na obzoru jeho vlaku objevuje Bolzano, správní středisko celé oblasti.

Stotisícové město představuje dnes směsici tyrolských tradic s mediteránními rysy. Charakterizuje je jak socha středověkého politického minnesängera Waltra von der Vogelweide na centrálním náměstí, tak fašisticky okázalý Vítězný oblouk. A taky věnec hor kolem dokola. Jím navzdory se město samo rozprostírá poměrně nízko (266 m n. m.), a tak i v podzimních měsících zde bývá teplo. Znavený turista se proto začne poohlížet po osvěžujícím chládku. Pro tuto chvíli nabídne Bolzano řešení. Jmenuje se Ritten.

Rittnerbahn

Ritten je náhorní plošina, ležící dobrých tisíc metrů nad městem. Právě tady si bolzanští patricijové (aby unikli letní městské teplotě) zřizovali své sezónní rezidence. Problémy však působila dostupnost jejich „letních bytů“. Až když v roce 1898 začala fungovat městská elektrárna, našla se odpověď: železnice. Tedy elektrická, úzkorozchodná, s kombinovaným (ozubnicovým a adhezním) provozem. Její stavbu svěřili firmě Josefa Riehla z Innsbrucku a dne 13. srpna 1907 se na trati o metrovém rozchodu slavnostně zahajoval provoz.



A ten nepostrádal půvabu. První krátký úsek zvládl tramvajový vůz vlastní silou. Ve stanici Bozen-Rittnerb. nastoupila ozubnicová lokomotiva, která jej vysunula po strmém (až 255 promile) čtyřkilometrovém úseku do stanice Oberbozen. Odtud až na konečnou do Klobensteinu jel motorový vůz opět samostatně. Jízda zpět probíhala obdobně. Dnešního turistu čeká ovšem inovovaná podoba stoleté atrakce. Ozubnicový úsek byl v šedesátých letech minulého století opuštěn a nahrazen visutou kabinovou lanovkou, jejíž údolní

stanici u severního zhlaví bolzanského nádraží nelze přehlédnout. Lanovka vyveze zájemce až do stanice Oberbozen, odkud lze pokračovat do Klobensteinu po původní trase. A srdce našincovo se může zatetelit při pohledu na dvouosý motorový vůz číslo 12. Jedná se totiž o provozuschopný výrobek Královopolské strojírny z roku 1907...

Text: Pavel Schreier
Foto: Stanislav Knížek

► Pokračování příště

**FOTO MĚSÍCE**

Tak trochu tajemně působí snímek svářeče v pracovním „skafandru“ při opravě nákladního vozu. Téma svařování, tak atraktivní pro fotografa, pojal Ivan Skulina z Havířova zcela netradičně, a proto jsme jeho fotopostřeh zařadili do dnešní rubriky Foto měsíce. A od našich čtenářů očekáváme neméně skvělé další fotonápady do naší rubriky.

Foto: Ivan Skulina

Závěr sezony v muzeu ČD v Lužné

Na závěr sezony v Železničním muzeu Českých drah v Lužné připravilo Depo historických vozidel na dny 24. a 25. září 2011 setkání lokomotivní řady T 478.3, 4 - slavných Brejlovců.

Setkání je organizováno ve spolupráci s ČD Cargo, a. s., CZ LOKO, a. s., a dalšími dopravci. Návštěvníci budou mít možnost vidět zajímavé exponáty - od nejstaršího Brejlovce až po nejmodernější poslední provedení s CZ LOKO, a. s. Součástí výstavy bude také setkání železničních modelářů v rámci model víkendu, který tentokrát s mezinárodní účastí připravuje sdružení FISAIC, za přispění Klubu Zababov a Jesenických modelářů. Návštěvníci tak uvidí celé modulové kolejiště v akci a řadu modulů ze zahraničí. Součástí tohoto víkendu budou i jízdy parních

vlaků v okolí Lužné a jízdy parní lokomotivy na „úzké“ v muzeu. Muzejní sezona bude zakončena tzv. posledním parním víkendem 15. a 16. října, kdy pojedou tradičně parní vlaky v úseku Praha - Lužná s parní lokomotivou řady 477.043 a další parní vlaky v okolí Lužné. Součástí tohoto víkendu budou také jízdy s M 124.001 Komárkem a samozřejmě i s parní B 50 z ČKD na úzké dráze.

Vydavatel ČD Cargo, a. s.
www.cdcargo.cz
Redakční tým: Odbor interních služeb a odborné útvary GŘ
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