

Konec doby uhelné zatím nenastal

Na to, že současná doba je poměrně turbulentní, jsme si asi už zvykli. Ale to, co se v posledních měsících děje na energetickém trhu, překonává asi všechny představy. Raketově stoupající ceny elektrické energie a zemního plynu jsou již několik týdnů vděčným námětem všech médií. Zatímco první pololetí se neslo na vlně Green dealu a s ním související co nejrychlejší náhradě uhlí jinými palivy, v druhém pololetí se rétorika změnila a nyní všichni překotně objednávají vlaky s uhlím a přemýšlejí, jak teplo vyrobí co nejefektivněji. ČD Cargo se tak ocitlo ve složité situaci, kdy jsme v souvislosti s poklesem poptávky nastartovali proces optimalizace kapacit a najednou jsme nebyli schopni pokrýt bezprecedentní požadavky zákazníků na přepravu hnědého uhlí. Každopádně jsme podnikli všechny kroky, abychom se s nárůstem poptávky poprali. Uhlenné vlaky dostaly prioritu, přenastaveny byly i priority interního opravárenství, operativně se nám podařilo najmout další vozy. Ne vše dopadlo ke spokojenosti zákazníků, nicméně žádný z dopravců si nemůže držet nadkapacity pro případ „co kdyby...“. Každopádně o tom, že konec doby uhelné zatím ještě nenastal, se můžete přesvědčit i v listopadovém Cargováku. Přeji příjemné čtení bez hororových zpráv o cenách energií ☺

Michal Roh



Letošní podzim se nese ve znamení zvýšených objednávek proti loňskému roku. V září jsme přepravili o 100 tisíc tun hnědého uhlí více než v roce 2020, v říjnu přepravy meziročně narostly o téměř 80 tisíc tun. Pro ČD Cargo to znamená nemalé tržby. Poděkování proto patří všem zaměstnancům naší společnosti, kteří se na těchto zvýšených přepravách podílejí.

Foto: Michal Roh ml.

OBSAH

03

Přepravy pro EXPOL TRADE

Společnost EXPOL TRADE obchodující s pevnými palivy patří k významným zákazníkům ČD Cargo. Jeden z jejich nejvýznamnějších uhelných skladů se nachází v Šenově u Nového Jičína.



06

Přestavba lokomotiv řady 163

Projekt přestavby osmnácti lokomotiv řady 163 (stejnospěrné HV) na řadu 363 (dvousystémové HV) by měl být dokončen do konce roku 2022.



Při šetření mimořádných událostí bychom velice uvítali větší otevřenost ze strany zúčastněných zaměstnanců.

Drážní inspekce šetří příčiny a okolnosti vzniku mimořádných událostí na dráhách, tzn. také na železnici. V jejím čele stojí generální inspektor Mgr. Jan Kučera, kterému jsme položili několik otázek týkajících se jak činnosti tohoto úřadu, tak celkově otázky bezpečnosti železniční dopravy.

► Můžete nám prosím podrobněji přiblížit činnost Drážní inspekce, její roli a případně organizační členění?

Drážní inspekce vznikla, aby nezávisle šetřila mimořádné události na dráhách, tedy nejen na železnici, ale i na dráze tramvajové, trolejbusové, lanové a speciální, což je metro. To slovo nezávisle je hodně důležité, neboť tím, že nejsme součástí žádného provozovatele dráhy či dopravce, tak nemáme důvod některou ze stran zvýhodňovat. Zaznamenáváme i případy, kdy dopravce své šetření ukončí s tím, že příčina je na straně provozovatele dráhy, který stejnou mimořádnou událost uzavře se zjištěním, že za vše může dopravce. Je proto logické, že pokud má být zajištěno objektivní, správné a úplné šetření mimořádné události, musí existovat někdo na nich nezávislý,



Mgr. Jan Kučera

kdo odhalí nejen všechny příčiny a s tím případně související pochybení u jednotlivých provozovatelů, ale také například i nedostatečnou právní úpravu či nedostatky v činnosti jiných

státních úřadů. A právě to je úkol Drážní inspekce. Co se týká našeho členění, Drážní inspekce se dělí na administrativní část, což je ústřední inspektorát, který má celostátní působ-

nost a metodicky řídí a vede všechny zaměstnance, a územní inspektoráty. Hlavní náplní činnosti územních inspektorátů v Ostravě, Brně, Praze, Plzni a Českých Budějovicích, je šetření mimořádných událostí od šetření v místě jejich vzniku až po vydání závěrečné zprávy. Rozmístění jednotlivých pracovišť v rámci republiky vychází především z optimalizace dojezdových časů k možným mimořádným událostem.

► Kolik mimořádných událostí ročně šetříte a jak vlastní šetření probíhá?

Za poslední roky se průměrný počet našeho šetření zdvojnásobil a dosáhl pěti desítek případů ročně, což je ovšem jen zlomek z celkové počtu mimořádných událostí, jejichž počet dlouhodobě přesahuje čtyři tisíce ročně. Popis samotného šetření by byl poměrně dlouhý a složitý, snad postačí, když přiblížím, že se soustředíme nejen na příčiny a přispívající faktory, ale i na okolnosti vzniku mimořádné události, zejména také na problematiku lidského faktoru. Ono totiž nestačí jen stroze konstatovat, kdo a kde konkrétně udělal chybu, my se vždy snažíme zjistit,

Pokračování na str. 2

Při šetření mimořádných událostí bychom velice uvítali větší otevřenost ze strany zúčastněných zaměstnanců.

Dokončení ze str. 1

proč ji udělal, přičemž vycházíme z předpokladu, že nikdo nechtěl způsobit mimořádnou událost úmyslně. A pak nám velmi komplikuje šetření, když nám zaměstnanci odmítají poskytnout vysvětlení, neboť občas totiž některé skutečnosti nelze zjistit jinak, než že nám je sdělí zaměstnanci daného provozovatele. Přitom jim od nás tresty nehrozí. To, že se Drážní inspekce nezabývá vinou a odpovědností, je ostatně uvedeno jak v evropských, tak i našich právních předpisech. Nám jde o to, abychom zjistili, co a proč se stalo a pak hledáme způsob, jak se poučit a zabránit opakování podobné mimořádné události v budoucnu. Právě proto se zajímáme i o veškeré okolnosti, naše zprávy jsou podrobnější, a tedy násobně obsáhlejší než vyhodnocení jednotlivých provozovatelů. Součástí našich závěrečných zpráv bývají také tzv. bezpečnostní doporučení, kterými se snažíme zvýšit úroveň bezpečnosti na dráhách, tedy doporučujeme doplnit či upravit problematiku, na níž stávající právní či vnitřní předpisy provozovatele dosud nepamatovaly buď vůbec, anebo ji upravovaly jen částečně. Typickým příkladem jsou doporučení týkající se zvýšení zabezpečení železničních přejezdů, zejména doplnění závorových břevna, která jsou z hlediska nehodovosti kromě mimoúrovňového křížení nejméně rizikovým místem, nebo doporučení ve věci změny technologických postupů a společného usměrňování rizik provozova-

telem dráhy a dopravci s důrazem na eliminaci selhání lidského činitele, např. při projetí návěstidel. Dalším případem bylo bezpečnostní doporučení týkající se nákladních vozů řady Faccs 295.2 a Faccs 407.0, u nichž jsme prokázali, že pokud jedou prázdné, tak může dojít k otevření pojistek ovládacích pák segmentových klapek, jejich následovnému otevření a sypání zbytkového substrátu, tedy může dojít k ohrožení bezpečnosti. V neposlední řadě to bylo i bezpečnostní doporučení týkající se zavádění systému ETCS a úpravy způsobu předvěštění snížení traťové rychlosti, zejména pokud toto snížení může mít zásadní vliv na bezpečnost drážního provozu.

►► **O jaké mimořádné události se jedná? Jaké jsou jejich nejčastější příčiny?**

Obecně lze konstatovat, že se zaměřujeme především na mimořádné události, u kterých lze předpokládat systémový dopad na bezpečnost provozu nebo na ty, které se opakují. Typickým příkladem jsou například nedovolená projetí návěstidla zakazujícího další jízdu. Z našeho pohledu není až tak podstatné, jestli následně došlo ke srážce či vykolejení, to už je dílem náhody, tzn. jaká byla dopravní situace za příslušným návěstidlem. Pro nás je stěžejní zjistit to, co předcházelo vlastnímu projetí návěstidla, a případně zformulovat již zmíněné bezpečnostní doporučení. Pak jsou tu samozřejmě vážné nehody na dráze železniční, vyjma speciální dráhy, které musíme še-

řit povinně – jedná se o srážku nebo vykolejení drážních vozidel, jejímž následkem je smrt alespoň jedné osoby nebo újma na zdraví alespoň 5 osob nebo škoda alespoň 10 mil. Kč na drážním vozidle, dráze nebo životním prostředí, případně o jinou nehodu s obdobnými následky. Máme za to, že proto, aby se přijala příslušná opatření, není potřeba čekat až na tak velké neštěstí, ale že je žádoucí šetřit i mimořádné události s podobným nehodovým dějem bez škody či zranění, na základě toho se pak poučit a přijmout příslušná opatření, čímž se dá předejít mimořádné události s většími následky. Právě proto se nedomnívám, že bychom měli svou činnost redukovat pouze na šetření vážných nehod, což jsou názory, které se čas od času objeví, ale naopak bychom měli směřovat k tomu, aby se všechny nedostatky v systému, v předpisech či v lidském faktoru odstranily bez toho, aniž by musela vzniknout vážná nehoda. Součástí vysoké úrovně kultury bezpečnosti by měl být tzv. proaktivní přístup, v jehož rámci jsou provozovateli přijímána taková opatření, která vedou k tomu, aby se vzniku mimořádné události předešlo. Současné myšlení je ale dost často ovlivněno tzv. přístupem retroaktivním, kdy jsou adekvátní opatření přijímána až po vzniku zejména vážných nehod. Co se týká příčin, tak ty lze v roce 2020 na všech dráhách kategorizovat na 78 % mimo dráhu, 17 % selhání člověka a 5 % techniky. Na železnici vyjma metra pak vloni byla příčina přibližně 50 % mimořádných



Podobných událostí šetří Drážní inspekce několik desítek ročně.

událostí mimo dráhu, 38 % tvořilo selhání člověka a 12 % šlo za technikou.

►► **Jakými způsoby myslíte, že by šla zvýšit bezpečnost železničního provozu?**

Jednoznačně v co největší míře nahrazování člověka technikou, jejíž selhání se v příčinách mimořádných událostí objevuje nejméně. No a pak také důsledným dodržováním předpisů, a to také při posunu, kdy se často setkáváme se závadami sjednání a svolení k posunu, nedodržují se příslušná ustanovení dopravních předpisů, a právě leckdy neporozumění či nepředání úplných informací vede k tomu, že strojvedoucí má o technologii posunu jiné představy než jaké má příslušný výpravčí či dispečer. A pak stačí třeba jedno přehlédnuté seřadovací návěstidlo s návěstí Posun zakázán a může to skončit tragédií. V této souvislosti

bych rád připomněl, že i po zavedení ETCS bude posun probíhat tzv. na oči strojvedoucího, tedy je opravdu nutné důsledně dodržovat všechna platná ustanovení. Nepochybně by také úroveň bezpečnosti hodně pomohlo, kdyby se jednotliví provozovatelé nezajímali jen o své povinnosti, ale pokud zjistí nedostatek u druhého provozovatele, tak jej na to upozornili, nikoliv aby se tvářili tak, že to není jejich problém a že za vše odpovídá ten druhý, což je mimochodem jedno z našich nedávných bezpečnostních doporučení. Zcela samostatnou, a to ne nevýznamnou kapitolou, jsou vlivy vně železnice, jako např. extrémní ochrana či přehlížení vysokých stromů rostoucích v dopadových vzdálenostech od kolejí a nedisciplinovanost řidičů silničních vozidel na železničních přejezdech.

Připravil: Michal Roh

Foto: Archiv Drážní inspekce

Lokomotivy SD-KD na vlacích ČD Cargo

V pondělí 19. října 2021 byla poprvé na uhelné vlaky ČD Cargo do elektrárny Chvaletice nasazena lokomotiva 184.502 dopravce SD-KD, a to včetně strojvedoucího. V rámci této spolupráce je až do konce roku nasmlouvána vozba 1 – 2 párů vlaků denně v relaci nádraží Washington/Počerady – Řečany nad Labem. Nasazena však může být i jiná lokomotiva, například řada 130 nebo 23. října výjimečně i dvojice „bizonů“ řady 753.604+605.

K jejich nasazení došlo z důvodu náročných klimatických podmínek (listí na kolejích, vlhkost), kdy by byla omezena kritická rychlost „šestikoláka“. Důvodem k prohloubení spolupráce je snížení stavu disponibilních strojvedoucích v obvodu PJ Ústí nad Labem.

Poptávka po přepravě uhlí se v říjnu výrazně zvýšila, nejen do elektrárny Chvaletice. V této elektrárně vzhledem k nastavené výrobě elektrické energie hrozilo a hrozí vyčerpání skládkové kapacity do konce roku. Proto došlo v tomto měsíci k navýšení počtu vlaků až na sedm párů denně, což je i kapacita vykládacího zařízení.

Dopravce SD-KD docílil v relaci nádraží Washington – Řečany nad Labem a zpět časového rekordu obratu 9,5 hodiny v denní směně. Spolupráce dopravců ČD Cargo a SD-KD není žádnou novinkou. Již delší dobu jsou takto zajišťovány přepravy vápenců z Lomů Mořina do severočeských elektráren nebo i uhlí ze Severočeských dolů do Energotransu (nástupce elektrárny Mělník).

Michal Roh



„Vyrovnávka“ 66372 v čele s lokomotivou 184.502 SD-KD vyjíždí 20. října 2022 z Nymburka a míří na sever Čech.
Foto: Martin Chýle

ČD Cargo přivítalo své zákazníky ve Špindlerově Mlýně

Ve čtvrtek 4. listopadu 2021 se ve Špindlerově Mlýně sešel management ČD Cargo s obchodními partnery na tradiční konferenci. Přivlastek tradiční si tato akce opravdu zaslouží, neboť se jedná již o 17. ročník a jak zdůraznil v úvodním slově předseda představenstva Tomáš Tóth, rozhodně se jedná o nejlepší formát. Zákazníky přes „týmsy“ pozdravil i Ivan Bednárik, předseda představenstva mateřských Českých drah.

První konferenční blok patřil hostům. Již tradičně vystoupil s aktuálními ekonomickými informacemi hlavní analytik Deloitte Advisory, pan David Marek. S prezentací na téma podpory železniční nákladní dopravy vystoupil Jan Sechter, náměstek pro řízení Sekce nesilniční dopravy a mezinárodních vztahů Ministerstva dopravy České republiky. Neméně zajímavé bylo i vystoupení zástupce Drážního úřadu Rostislava Kolmačky, který hosty seznámil s problematikou certifikace ECM (subjekt odpovědný za údržbu). Tomáš Tóth pak potvrdil, že ČD Cargo je na certifikaci připraveno a předpokládá její dokončení na přelomu let 2021 a 2022. Dva přednášející ze Správy železnic – Jaroslav Flegl, ředitel odboru plánování a koordinace výluk a Pavel Paidar, ředitel odboru přípravy staveb – informovali přítomné o připravovaných investičních akcích a s nimi souvisejícími výlukami. Ty i v následujícím roce výrazně ovlivní kvalitu jízdy nákladních vlaků a budou znamenat i výrazné vícenáklady.

Druhý blok konference patřil aktuálním in-

formacím z ČD Cargo. Tomáš Tóth nazval svojí prezentaci „ČD Cargo – váš silný a stabilní partner“ a jejím prostřednictvím zrekapituloval nejvýznamnější události roku 2021 a zaměřil se na investice do lokomotivního a vozového parku, stejně jako na další investice týkající se interoperability, například ETCS nebo tichých vozů. Pro zákazníky pak byla zcela jistě důležitá informace, že naše společnost má již 101 lokomotiv vybavených mobilní jednotkou ETCS, i když prozatím v režimu switch-off. Na vystoupení Ing. Tótha navázal člen představenstva Radek Dvořák, který si ve své přednášce „vzal na starost“ zahraniční expanzi. ČD Cargo má „licenci“ k provozování drážní dopravy již v šesti evropských zemích a má tak zákazníkům co nabídnout. Část vystoupení Radka Dvořáka byla věnována stávajícím i projektovaným terminálům ČD Cargo například v Bohumíně-Vrbici nebo Nymburce.

Všichni účastníci ale samozřejmě čekali na podrobnosti týkající se cenové a obchodní strategie ČD Cargo pro rok 2022, o kterých informovala ředitelka odboru obchodu, Vlasta Slávková. Následovala diskuze, při které padla řada otázek přímo „na tělo“.

Vystoupení jednotlivých účastníků zpestřila videa týkající se činnosti ČD Cargo, která lze najít na youtube kanálu <https://www.youtube.com/channel/UCcf0Zpzmaj-xATfHcCtZ6bw>. Večer pak patřil kuloárovým obchodním jednáním a zábavě, o kterou se postaral mimo jiné i XINDL X.

Text: Michal Roh

EXPOL TRADE – dlouholetý zákazník ČD Cargo

Společnost EXPOLTRADE, s. r. o., je dlouhá léta významným obchodníkem s pevnými palivy. Založena byla v roce 1991 a za dobu své existence zobchodovala 18,5 milionu tun uhlí, koksu a briket. Prodej paliv nabízí v jedenácti uhelných skladech, které se nacházejí především na severní Moravě a ve Slezsku, konkrétně na Bruntálsku a Novojičínsku.

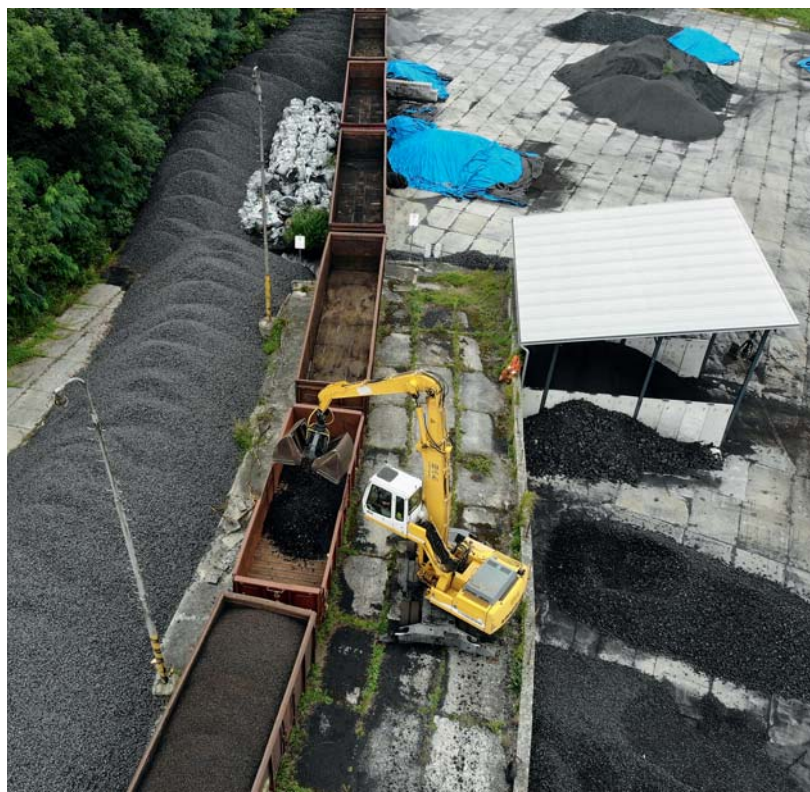
Další významné uhelné sklady se nachází i v Hradci Králové. Firma je prodejcem paliva nejen pro malooběratele, ale rovněž pro střední i větší průmyslové nebo energetické společ-

nosti, které v řadě případů nemají vlastní železniční vlečku. Své zákazníky má EXPOL TRADE nejen v České republice, ale i v zahraničí.

EXPOL TRADE je tradičním a významným obchodním partnerem ČD Cargo, pro kterého ročně přepravíme cca 250 tisíc tun hnědého a černého uhlí, a to jak formou ucelených vlaků, tak jednotlivých vozových zásilek. „Jévézetky“ jsou využívány zejména pro obsluhu menších uhelných skladů, které nemají takové prodejní objemy. Naopak ucelené

vlaky míří ze Světce do větších uhelných skladů, například do Rýmařova, Krnova nebo Šenova u Nového Jičína.

Posledně jmenovaný sklad patří k nejvýznamnějším a ročně směřuje okolo 25 – 30 tisíc tun hnědého uhlí. Ucelené vlaky sestavené z vysokostěnných vozů řady Eas jsou v elektrické trakci dopraveny do Suchdola nad Odrou a odtud po částech přistavovány na vlečku uhelných skladů odbočující z vlečky Vojenského opravárenského závodu v nákladisti-zastávce Šenov u Nového Jičína. Ta je zaústěna do regionální dráhy Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město. Na té je provoz řízen dle předpisu D3 (zjednodušené řízení drážní dopravy), ale prováděcím nařízením je umožněno uzamčení vlaku na obou vlečkách, takže kapacita tratě pak není omezena.



Nakládka černého uhlí – paliva pro parní lokomotivy – s určením do Muzea Českých drah v Lužné u Rakovníka.



Lokomotiva 742.445 čeká na odjezd s loženou soupravou na vlečku uhelných skladů EXPOL TRADE v Šenově u Nového Jičína.



Celkový pohled na areál uhelných skladů v Šenově u Nového Jičína

Pravidelná obsluha vlečky EXPOLu je prováděna třikrát týdně, v pondělí, středu a v pátek. V případě zvýšeného

doběhu zátěže je možné sjednat mimořádnou obsluhu v jiné dny. Obsluha je prováděna „zálohou“ ze Studénky. Vykládka uhlí je prováděna „drapakem“ a nutno dodat, že zručná obsluha dokáže plný vůz vyložit a vyčistit přibližně za hodinu. Palivo je buďto uloženo na skládku nebo zde již čekají nákladní automobily, které ho ihned odvázejí k cílovým odběratelům. Proto je tak důležitá kvalita přeprav, aby nedocházelo ke zbytečným zdržením.

Zajímavým obchodním případem je bezesporu přeprava černého uhlí do lokomotivních dep Českých drah, kde je používáno jako palivo pro parní lokomotivy. Ročně se jedná o asi 10 vozů, přičemž nejsilnější relací je Lužná u Rakovníka, kde se nachází Muzeum Českých drah. Distribuci černého uhlí po železnici však v omezené míře využívají i další zákazníci.

Text a foto: Michal Roh

Uhlí do teplárny Klatovy

Klatovy jsou druhým největším městem Plzeňského kraje. Často bývají nazývány Bránou Šumavy. Žije zde přes 22 tisíc obyvatel a jsou také významným průmyslovým sídlem. Zásobování obyvatel a průmyslových podniků teplem má od 1. ledna 1994 na starosti akciová společnost KLATOVSKÁ TEPLÁRNA.

Avšak historie výroby tepla v Klatovech sahá až do druhé poloviny šedesátých let minulého století, kdy bylo rozhodnuto nahradit lokální kotelny vybudované v továrnách a na sídlištích

jedním centrálním zdrojem tepla. Ten byl určen zejména pro potřeby spolinvestorů, mezi které patřily podniky Masokombinát, Jitona nebo Kozak a také pro bytový sektor. Slavnostní zahájení provozu nové teplárny se konalo 16. listopadu 1976. Původně teplárna patřila do struktury Západočeských energetických závodů, ale k již zmiňovanému datu 1. ledna 1994 byla bezúplatně převedena na město Klatovy. Na konci devadesátých let proběhla výměna zastaralých kotlů a instalací protitlaké parní turbíny započala era kombinované výroby tepla a elektrické

energie a tím i efektivnějšího provozu nejen z pohledu ekonomického, ale i ekologického. V prosinci 2008 byl v teplárně uveden do provozu nový roštový kotel s prvky fluidní techniky na kombinované spalování hnědého uhlí a dřevní štěpky splňující nej přísnější emisní limity. Jeho zprovozněním bylo možné omezit používání kotle K2 spalujícího těžký topný olej. Dnes mezi klíčová paliva patří hnědouhelný hruboprah a dřevní štěpka.

A nyní se již dostáváme k přepravě hnědého uhlí do klatovské teplárny. Tu dlouhodobě zabezpečuje ČD Cargo ve spolupráci se společností Carbosped. Poslední míli zajišťuje firma KDS Cargo. Ročně se jedná o přibližně 10 tisíc tun paliva, které do Klatov dodávají Severočeské doly – Doly Bilina. Ale podívejme se na tuto přepravu komplexněji. Uhlí je v Úpravně uhlí v Ledvicích (přípojná stanice Světec) nakládáno do skupin osmi vozů řady Faccs, které jsou na tuto přepravu vyčleněny. Pravidelnou vlakovou skupinou je skupina vozů dopravena do stanice Švihov u Klatov, kde je lokomotivou od manipulačního vlaku přistavena na manipulační kolej č. 5. Klatovská teplárna totiž nedisponuje vlastní vlečkou, proto je stanicí určené Švihov u Klatov a poslední míle je řešena nákladními automobily. Do teplárny je to odtud necelých 10 kilometrů po silnicích ve-



Vykládka uhlí pro klatovskou teplárnu v železniční stanici Švihov u Klatov

doucích mimo obytnou zástavbu. Negativem nasazení výsypných vozů řady Faccs je menší ložný objem oproti vozům Falls, naopak pozitivem je jednoduchý systém vykládky uhlí přímo na pás, po kterém je uhlí přeloženo přímo do nákladního automobilu. Nakládka

jednoho nákladního automobilu, do kterého se vejde asi 25 tun, trvá cca 25 – 30 minut. Po automatickém zaplachtování pak automobil míří k vykládce do teplárny.

Text a foto: Michal Roh



Vykládka uhlí z železničních vozů probíhá pomocí pásového dopravníku. Nákladním automobilem je pak odváženo do teplárny.

Obě společnosti, EXPOL TRADE i KLATOVSKÁ TEPLÁRNA, si i přes současnou agresivní kritiku spalování pevných paliv zaslouží od ČD Cargo „Pečetí společensky odpovědné firmy“, a to za příkladné využití synergií mezi železniční a silniční dopravou. Železniční je určena pro přepravu větších objemů na delší vzdálenosti, silniční pak na rozvoz uhlí na poslední míli. Realizací přeprav v klíčových relacích Světec – Šenov u Nového Jičína a Světec – Švihov u Klatov po železnici jsou naše silnice ušetřeny jízdy 1 600 kamionů a společně ušetříme přibližně 550 tun CO₂ ročně.

Jednotky organizační struktury ČD

PJ Brno

Náš seriál popisující jednotky organizační struktury ČD Cargo se pomalu blíží ke konci. Dnes v něm zavítáme do jihomoravské metropole. Obvod provozní jednotky Brno však zasahuje do dalších tří krajů – Zlínského a Vysočina a malou částí u Zruče nad Sázavou i do Středočeského. PJ sídlí na adrese Kulkova 1, 614 00 Brno.

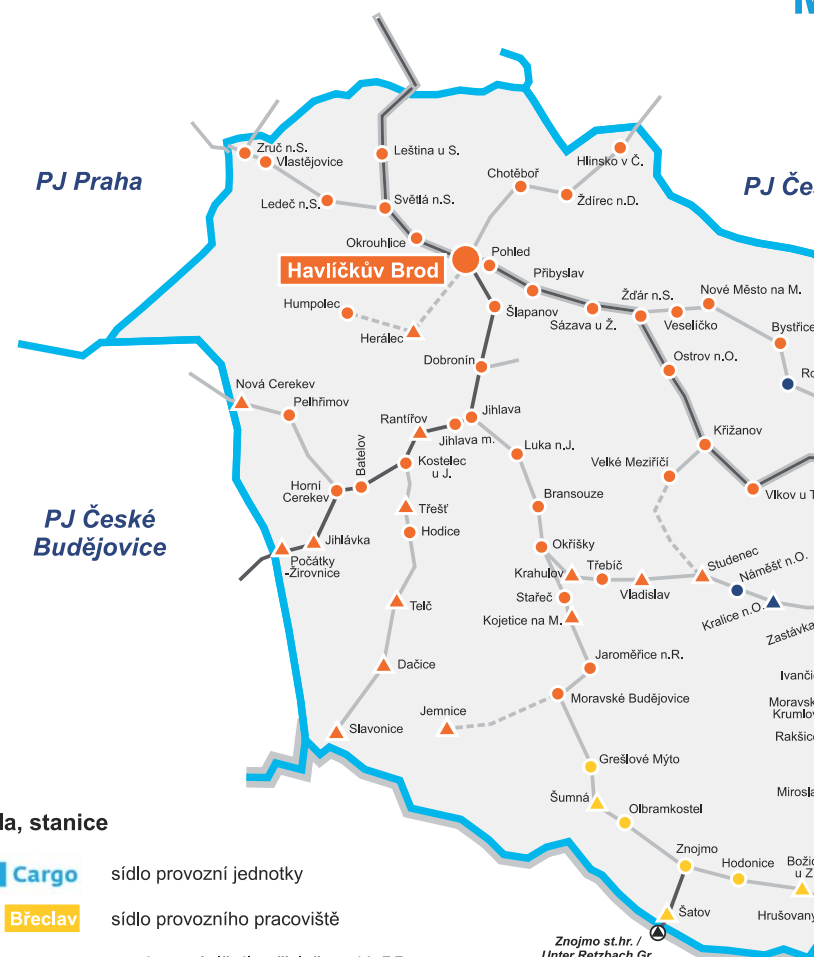
Obvod PJ Brno	
3	provozní pracoviště
1 528	km železničních tratí
155	obsluhovaných tarifních bodů
148	obsluhovaných vleček
Výkony PJ Brno	
Nakládka:	120 000 vozů/rok 2020
Vykládka:	132 000 vozů/rok 2020

TOP stanice dle nakládky (2020):	
Ždírec nad Doubravou, Blažovice, Brno hlavní nádraží, Lípa nad Dřevnicí, Jihlava	
TOP stanice dle vykládky (2020):	
Břeclav, Lípa nad Dřevnicí, Blažovice, Brno hlavní nádraží, Otrokovice	

V době svého vzniku bylo PJ Brno podřízeno šest provozních pracovišť, dnes jsou (včetně obvodu rozšířeného o část bývalé PJ Olomouc) tři. Sídly provozních pracovišť bylo Brno-Maloměřice, Břeclav, Havlíčkův Brod, Jihlava, Veselí nad Moravou (od 1. března 2009 podřízeno pod PP Otrokovice) a Znojmo (od 1. března 2009 podřízeno pod PP Břeclav). K 1. březnu 2009 přešel pod PJ Brno i obvod PP Otrokovice, dříve patřící pod PJ Olomouc. Stalo se tak ještě před zrušením této provozní jednotky. Provozní pracoviště v Jihlavě bylo zrušeno k 1. lednu 2017, další redukce proběhla k 1. lednu 2020, kdy bylo zrušeno PP Otrokovice.

S ohledem na strategickou polohu PJ Brno tvoří značnou část přeprav ČD Cargo přepravy mezinárodní. Nacházejí se zde významné pohraniční přechodové stanice Břeclav, Lanžhot a také Znojmo. První dva přechody jsou využívány vlaky se všemi komoditami, poslední

jmenovaný přechod je využíván zejména pro přepravy dřeva na pilu do příhraničního Retzu. Významnými zákazníky jsou dřevozpracující firmy ve Ždírci nad Doubravou a Jihlavě. Českomoravská vrchovina je oblastí výrazně postiženou kůrovcovou kalamitou, dřevo se zde nakládá téměř v každém tarifním bodě. Společnost Českomoravský cement nakládá své zboží na vlečce cementárny v Mokré zaústěné do stanice Blažovice. Významný podíl zaujímají také kombinované přepravy, důležité terminály kombinované dopravy se nacházejí v Lípě nad Dřevnicí nedaleko Zlína a v Brně. Ve stanicích v obvodu PJ Brno se vykládají pohonné hmoty (např. Střelice, Kojetice na Moravě, Šlapanov), stejně jako skleněné střepy (Kyjov) nebo nebezpečný bílý fosfor v kontejnerech z Kazachstánu (Břeclav). Již tradičním zákazníkem je cukrovar v Hrušovanech nad Jevišovkou.



Sídla, stanice

- Cargo sídlo provozní jednotky
- Břeclav sídlo provozního pracoviště
- Šakvice stanice - výplň dle příslušnosti k PP
- Mutěnice stanice se zvláštními podmínkami - výplň dle příslušnosti k PP

Dopravní koleje

- dvou a více kolejný úsek elektrifikované tratě
- dvou a více kolejný úsek neelektrifikované tratě
- jednokolejný úsek elektrifikované tratě
- jednokolejný úsek neelektrifikované tratě
- tratě dle D3
- soukromý nebo pronajatý úsek tratě

© Milan Koska aktualizováno k 15. 1. 2021

ROZHOVOR S ŘEDITELM PJ BRNO

Ředitelem PJ Brno je Tomáš Štos. Svoji kariéru na dráze začal jako výpravčí postupně ve stanicích Adamov, Brno-Královo Pole, na odbočce Brno-Židenice a v Brně-Maloměřicích. V poslední jmenované stanici pak pracoval jako technolog, resp. vedoucí technické skupiny. Od vzniku ČD Cargo zastával pozici vedoucího oddělení technologie PJ Brno, 1. ledna 2016 se stal ředitelem provozní jednotky.

► Jste ředitelem PJ Brno od roku 2016 s výjimkou krátké stáže v PJ Ostrava. Co se Vám za tuto dobu povedlo a naopak jaké úkoly před Vámi stojí?

Těžká otázka. Povedlo se nám ustát hodně složitě situace v období pandemie. Jsme dobrý kolektiv, dokážeme si vzájemně pomoci a spolehnout se jeden na druhého. Posouváme se kupředu, získáváme nové znalosti a zkušenosti s novými technologiemi. Společně vytvořit vhodné pracovní podmínky, zatraktivnit práci na železnici, abychom byli zajímavým zaměstnavatelem, to cítím jako náš úkol do budoucna. Rádi bychom také rozvíjeli perspektivní přepravy komunálního odpadu k energetickému využití. Zkušenosti máme z přeprav do spalovny v Brně pod taktovkou společnosti BRNIE. Chceme být také připraveni na přepravu biomasy-energeticky využitelné dřevní štěpky z Vysočiny, tedy vybudovat překladiště s potřebnými parametry, aktuálně jsme v jednání s městem Jihlava. Doufám rovněž, že nám situace dovolí a podaří se nám v příštím roce dokončit jízdní zácvek strojvedoucích a složení odborných zkoušek k získání oprávnění k řízení hnacích vozidel na síti ÖBB,



Tomáš Štos

tedy rozvoj spolupráce s naší pobočkou v Rakousku.

► Myslíte si, že se PJ Brno od ostatních PJ nějak odlišuje nebo je něčím specifická?

To nedokážu objektivně posoudit. S kolegy z jiných provozních jednotek jsme v kontaktu při řešení některých obchodních případů, mohu porovnávat se zkušenostmi z absolvované „stáže“. Vždy je radost spolupracovat s aktivními lidmi,

kterým na práci záleží, a kteří hledají a navrhnou vlastní řešení.

V obvodu PJ Brno nejsou až na výjimky velké průmyslové podniky. Našimi zákazníky jsou společnosti působící ve stavebnictví, dřevozpracujícím průmyslu, intermodální terminály, agrární společnosti, tedy firmy, které jsou zpravidla citlivé na termíny dodání. Naším úkolem je zajistit každý obchodní případ technologicky a organizačně co nejefektivněji, tedy zpracovat operativním příkazem plán realizace pro naše provozní zaměstnance a zabezpečit kapacity, což je čím dál složitější. I proto je pro nás důležitá komunikace s úsekem obchodu již při sjednávání obchodního případu. Jsme si vědomi, že na trhu je velká konkurence tuzemských i zahraničních železničních dopravců, ti menší se sdružují, aby byli silnější. Vybírat si jen obchodní případy, které nám vyhovují a ulpívat na "jistotách" není možné.

V roce 2015, kdy Správa železnic po delší době masivně investovala do infrastruktury (asi 50 mld.) jsme si prošli zatěžkávací zkouškou v segmentu zajišťování přeprav stavebního materiálu a návazných dopravních výkonů pro zhotovitele stavebních prací na železnici. Dvěře nám tehdy otevřel předseda představenstva zajištěním potřeby pneumatických výsypných vozů. Od té doby jsme v tomto segmentu realizovali spoustu zakázek, vzpomenu alespoň ty největší, rekonstrukce traťových kolejí Ostrov nad Oslavou – Žďár nad Sázavou, Říkonín – Vlčkov u Tišnova, Křižanov – Sklené nad Oslavou, Brno-Horní Heršpice – Střelice. Naučili jsme se hodně nového, např. činnost ZPŘS, ovládání specializovaných železničních vý-

sypných vozů, přepravy kolejových polí na podvozcích, přepravy zemin ze staveb v technologii INNO s obsluhou KALMAR pro překládku a výsyp kontejnerů. Snad mohu říct, že jsme byli úspěšní, protože se k nám firmy vrací. Bez investic do železniční infrastruktury bychom nemohli provozovat a rozvíjet naše služby. Výluky nemusí být jen překážkou, ale také obchodní příležitostí.

► Máte v obvodu PJ Brno také problémy s nedostatkem provozních zaměstnanců? Jak to řešíte?

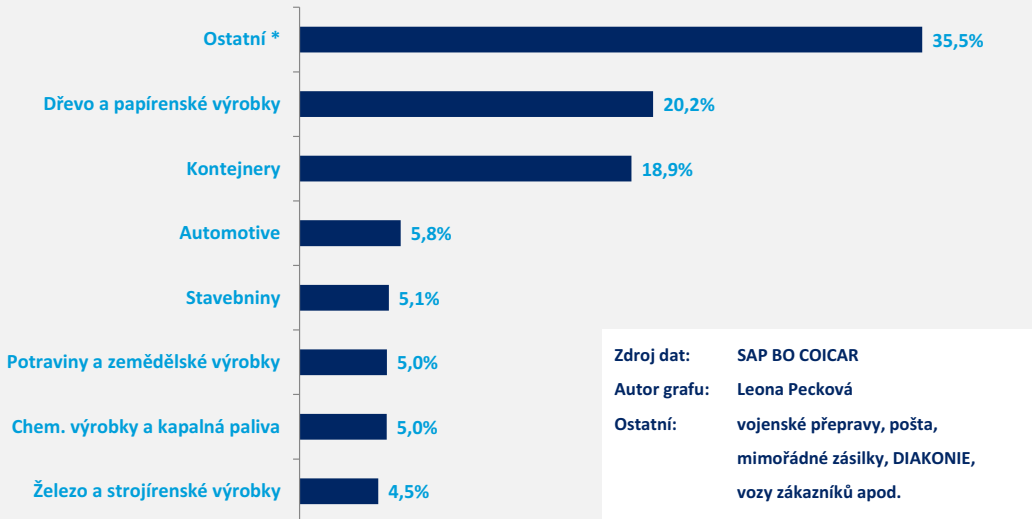
Bohužel nejsme výjimkou. Věková struktura našich provozních zaměstnanců je 46 let u profese strojvedoucí, 51 let u profese vozmistr, vedoucí posunu a posunovač. U posledně jmenovaných profesí také evidujeme největší podstav zaměstnanců. Zejména pak v lokalitách Brno a Havlíčkův Brod, kde je vysoká konkurence na trhu práce (logistické parky, lehký průmysl, služby). I přes inzerci volných pracovních míst na pracovních portálech a jednání s Úřady práce se situace nezlepšuje. V kůrovcové kalamitě jsme si proto vyzkoušeli zajištění některých našich obchodních případů i v kooperaci s jinými železničními dopravci a kapacitně si tak vzájemně pomohli. Jsme rádi, že se nyní zintenzivnila spolupráce s odbornými školami v našem regionu, konkrétně se Střední průmyslovou školou Edvarda Beneše v Břeclavi a Střední odbornou školou v Novém Městě na Moravě. První studenti již začínají absolvovat své praxe na pracovištích ČD Cargo. Bude to dlouhá cesta, ale je to záblesk na konci tunelu. **Michal Roh**

Cargo (12. část)

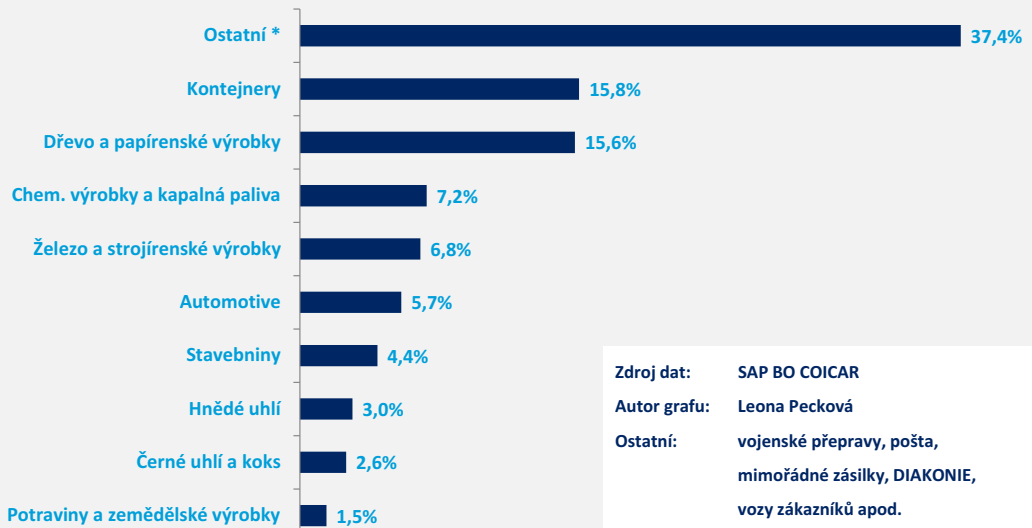
Mapa obvodu PJ Brno



Podíl nákladky podle počtu vozů v roce 2020



Podíl vykládky podle počtu vozů v roce 2020



Projekt MOMIS – Vzhůru do online světa (4.)

Až do počátku října byl projekt MOMIS pro vnějšího pozorovatele spíše „neviditelným“ souborem aktivit odboru IT a dodavatelských firem, o němž by, nebýt článků jako je tento, věděl jen málokdo. To se ovšem před několika týdny změnilo, protože v průběhu října projekt poprvé zasáhl do života uživatelů – byť prozatím jen některých.

Těmi úplně prvními byli podle plánu vybraní pracovníci IT, kteří na svých strojích testují dopad zdánlivě nepatrné změny: přesunu uživatelského účtu do nově vybudované infrastruktury. Krok za krokem těchto „sedm statečných“ testuje přístupy k datům, chování aplikací a veškeré další aspekty běžné práce, aby tak zajistili, že běžní uživatelé, jejichž účty budou migrovány zanedlouho, nenarazí na žádné zásadní překážky a jejich činnost poběží po migraci stejně hladce jako před ní.

Další skupinou, která se do projektu zapojila, byli vytipovaní pracovníci, kteří se zúčastnili úvodní fáze adopční kampaně. Během několika setkání se jejich specialisté dodavatelské firmy dozavovali na způsob jejich práce s IT prostředky, využívané aplikace nebo třeba na styl elektronické komunikace a spolupráce s kolegy. Přestože pro řadu zúčastněných byly takovéto rozhovory něčím novým a nezvyklým, da-

řilo se postupně ze střípků informací sestavovat scénáře práce.

Úlohou scénářů bude posloužit při tvorbě obsahů školení, která budou pro zaměstnance připravena. Díky scénářům se tak uživatelé v kurzech místo abstraktních informací o ovládání nového software budou dozvídat konkrétně jak a který nástroj z palety Mic-

vota zaměstnanců ČD Cargo vnesou online služby M365:

Ukládání souborů na discích, ať už síťových (důvěrně známý disk U) či lokálních, se postupně stane minulostí. Každý zaměstnanec bude mít k dispozici službu OneDrive, tedy virtuální síťový prostor pro ukládání pracovních dat. Důvod, proč ukládat data právě

padně tuto volbu upravit před odpojením od sítě. Protože data uložená na OneDrive nejsou vázána na konkrétní fyzické zařízení, lze je podle potřeby snadno sdílet s kolegy, bez nutnosti si například posílat soubory mailem. Jinak se způsob práce prakticky neliší od stávajících zvyklostí práce se soubory, což velice usnadní jeho přijetí uživateli.

Aplikace Teams je už řadě pracovníků firmy dobře známa. Dokáže však nabídnout mnohem více než jen pořádání audio- a videokonferencí. Jde o plnohodnotný pracovní prostor týmu, který kromě několika komunikačních kanálů nabízí i prostor pro sdílení dat – tentokrát v rámci celé skupiny uživatelů. Díky uživatelské správě týmu do něj lze snadno přidávat nové členy, hostejno zda kolegy z ČD Cargo, nebo hosty z externích subjektů. Počítáme s tím, že kromě týmů dočasných, vytvářených pro potřeby konkrétního projektu, okamžité spolupráce apod., poskytneme uživatelům též týmy stálé, odpovídající jednotkám organizační struktury: každá jednotka tak získá svůj vyhrazený prostor pro operativní komunikaci, oznamování novinek a spolupráci nad daty.

I známý a frekventovaný Sharepoint portál bude nahrazen online verzí. Navzdory poněkud jinému grafickému rozhraní zůstane způsob práce v něm

prakticky nezměněný. I v novém prostředí najdou uživatelé weby svých organizačních jednotek, prostory pro sdílení dat např. v rámci projektů i aplikace podporující nejrůznější vnitřní procesy, nad daty bude možné snadno řídit uživatelská oprávnění, nebo třeba nastavovat upozorňování na novinky. Pracujeme na tom, aby nové online prostředí dokázalo vedle účelnosti nabídnout i atraktivní grafický design a stalo se tak plnohodnotným intranetem ČD Cargo.

Některé funkce jsou všem aplikacím M365 společné. Ten, koho někdy v minulosti potrápilo zamykání důležitých souborů kolegy, ocení výhody sdílené editace dat. Grafické rozhraní všech aplikací je v novém prostředí uzpůsobeno tak, aby s nimi bylo možné pohodlně pracovat nejen z PC či laptopu, ale i z libovolného mobilního zařízení.

I tento poměrně obsáhlý výčet představuje jen malou „ochutnávku“ toho, co Microsoft 365 nabízí. Je tedy zřejmé, že jedním z měřítek úspěšnosti projektu MOMIS se stane i to, jak efektivně dokážeme tento potenciál využít.

Zajímá Vás, jaké další novinky nabídneme uživatelům svět M365? Chcete se s projektovým týmem podělit o své dosavadní zkušenosti s novými funkcemi? Neváhejte a pište nám na adresu momis@cdcargo.cz.

Tým MOMIS

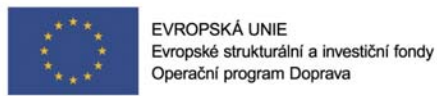


rosoft 365 použít pro realizaci každodenních činností. Takový způsob učení je samozřejmě výrazně efektivnější a přispěje k hladkému sžívání zaměstnanců se systémy nové generace.

Jak se vlastně oproti stávajícímu stavu promění styl práce v novém prostředí? Pojďme se nyní podrobněji podívat na některé novinky a změny, které do ži-

na OneDrive je prostý: takto uložená data mohou být přístupná odkudkoliv, nezávisle na tom, ze kterého zařízení (laptopu, tabletu, telefonu...) s nimi uživatel hodlá pracovat. Možnost práce „off-line“ přitom zůstane zachována – postačí mít nastaveno, které adresáře a soubory se mají automaticky synchronizovat se síťovým úložištěm, pří-

Přestavba lokomotiv řady 163 na řadu 363 pokračuje



Jak jsme vás již informovali, ČD Cargo úspěšně vysoutěžilo přestavbu lokomotiv řady 163 na řadu 363. Ta je součástí dvou projektů s oficiálním názvem „Přestavba vybraných lokomotiv ČD Cargo, a.s., pro rozšíření provozu na střídavém systému 25 kV/50 Hz – projekt 1 a projekt 2“ a je spolufinancována Evropskou unií. Finanční podpora je poskytována v rámci výzvy č. 64 Operačního programu Doprava.

Cílem obou projektů je přestavba celkem 18 lokomotiv řady 163 (stejněměrné hnací vozidlo) na řadu 363 (dvousystémové hnací vozidlo). Předpokládané dokončení obou projektů je do konce roku 2022. Nyní byla úspěšně dokončena první fáze projektu a ČD Cargo převzalo do provozu první přestavěnou lokomotivu 363.257. Záměrně ji neoznačujeme jako prototypovou, protože jde o kopii lokomotivy 363.075 s provedenými nezbytnými změnami schváleného stavu, tedy standardní lokomotivou řady 363 třetí série (tovární označení 69 E3). Lokomotiva se ihned po převzetí přemístila ze závodu ČMŽO Přerov do závodu ČMŽO Elektronika v Hranicích na Moravě, kde byla provedena instalace mobilní části vlakového zabezpečovače ETCS. Poté ve dnech 1. – 5. listopadu absolvovala zkušební jízdy na ŽZO v Cerhenicích.

V dnešním článku se chceme více zaměřit na technické aspekty přestavby. Ta probíhá dle schválených technických podmínek při použití nových dílů jako náhrady za již nevyroběné. Cílem

přestavby je doplnění chybějící trakční výzbroje do lokomotivy typu 99E1 (řada 163), čímž vznikne dvousystémová lokomotiva typu 69 E3 (řada 363) využitelná na napěťových soustavách 3kV DC a 25 kV/50 Hz AC. Lokomotiva po přestavbě tak svou výzbrojí, uspořádáním stanovišť a strojovny odpovídá továrnímu typu 69E3 do rychlosti 120 km/h. Regulace trakční výzbroje zůstane beze změn. Přestože ve výsledku jde o kopii lokomotivy 363.075, ve skutečnosti jsou mezi lokomotivami rozdíly vyplývající z nedostupnosti některých původních dílů.

Hlavní rozdíly mezi lokomotivami 363.075-3 a 363.257-7:

1. Nový trakční transformátor dle TP 10-28/1924/84
2. Nový typ svodu k VN transformátoru
3. Nové typy odpojovačů sběračů



Lokomotiva 363.257 v areálu ČMŽO Přerov

Foto: Martin Boháč



4. Nový typ přepojovače systému Q06
5. Regulátor tahu typ EDYN 22A
6. Nový typ signalizační skříňky na stanovišti strojvedoucího
7. Nová třífázová čerpadla oleje včetně napájení

Jaké díly se musí nainstalovat na lokomotivu řady 163, aby z ní vznikla lokomotiva řady 363?

Seznam hlavních nově instalovaných komponent:

1. Trakční transformátor a čerpadla oleje
2. Tlumivka rezonančního filtru L04
3. Střídávý hlavní vypínač Q02 vakuový
4. Indikační relé K01
5. Indikační transformátor T06
6. Odpojovače sběračů Q03, Q04
7. Trakční usměrňovač DIUS – bloky diod
8. Svod 25kV k transformátoru
9. Kompenzační kondenzátor C10
10. Bleskojistka F02

11. Odporník indikačního transformátoru R22
12. Izolátory 25kV
13. Přepojovač topení Q31 a systému Q07
14. Chybějící díly pro MEE
15. Odpojovač DC systému Q06
16. Elektronické ochrany
17. Kondenzátor rezonančního filtru C03
18. Odporník rezonančního filtru R20
19. Odporník kompenzace R10

Střešní výzbroj lokomotivy 363.257
Lokomotiva musí projít i úpravami jak na své elektrické části, tak na vzduchové a mechanické části.

Hlavní úpravy na elektrické části lokomotivy

1. Dosazení bleskojistky 25kV
2. Výměna izolátorů za 25kV
3. Dosazení vakuového Q02
4. Dosazení indikačního trafa T06 a odporníku R22
5. Dosazení ručních odpojovačů sběračů

6. Dosazení a zapojení hlavního transformátoru a čerpadel
7. Dosazení a zapojení rezonančního filtru
8. Doplnění signálů do elektronického rychloměru

Hlavní úpravy na vzduchové části lokomotivy

1. Úprava sběračů – pružiny, dosazení vzduchových válečků přítlaku
2. Doplnění skřítky 7bar a potrubí pod střešou pro SS přítlak sběračů a dosazení EP – ventilů

Úpravy na mechanické části lokomotivy

1. Přemístění bleskojistky F01 a tlumivky L01 na střešou u 1. sběrače
2. Úprava pevné střešy pro montáž odpojovače Q04, bleskojistky F02 a svodu 25kV
3. Úprava plechů řídicích pultů včetně přípravy na ETCS
4. Navaření držáky kondenzátorů C0₂ na střeše u 1. sběrače
5. Navaření držáku kondenzátoru kompenzace C10 a odporníku R10 za Unipuls

Již v září proběhlo v ČMŽO školení pracovníků ČD Cargo zacílené na opravy nových lokomotiv 363. Zde výrobce prezentoval hlavní rozdíly oproti lokomotivě 363.075 se zaměřením na opravy takových celků a dílů. Na začátku listopadu proběhlo školení strojvedoucích, kde se strojvedoucí mohli přesvědčit, že v obsluze mezi novými lokomotivami 363 a 363.075 není žádný podstatný rozdíl. Nyní je již lokomotiva 363.257 v pravidelné činné službě a u výrobce je přistavena k přestavbě další lokomotiva 163.215.



Střešní výzbroj lokomotivy 363.257

Foto: Petr Říha

Petr Říha

Benefity

Vážené kolegyně, vážení kolegové, alespoň touto cestou bych Vám chtěla poděkovat za Váš čas, který jste věnovali průzkumu ohledně spokojenosti s benefity v naší společnosti.

Průzkum probíhal v měsíci červenci tohoto roku a celkem jsme obdrželi 2 226 odpovědí, což je 36 % z celkového počtu zaměstnanců.

Cílem průzkumu bylo získání informací o znalosti a využívání firemních benefitů, ale také současně i zjištění preferencí zaměstnanců v této oblasti. Vytěžené informace nám napomohou nastavit v budoucnu benefitní systém tak, aby pokud možno maximálně vyhovoval zaměstnancům v různých věkových kategoriích. Jelikož benefity v naší společnosti jsou spojeny s benefitním komplexem Skupiny ČD, je jejich změna časově a technicky náročnější, proto ji nelze očekávat v nastávajícím roce 2022, avšak budeme se snažit, abychom určitou podobu změn přinesli již v roce 2023.

Z uskutečněního průzkumu vyplynulo, že ze současné nabídky benefitů je nejvyužívanějším benefitem příspěvek zaměstnavatele na penzijní připojištění a životní pojištění a též kondiční

ozdravné pobyty určené pro vybrané profese.

Z navržených nových benefitů, případně dle vlastní volby by zaměstnanci nejvíce uvítali pojištění odpovědnosti



při výkonu povolání, finanční odměny a další den volna, ať už v podobě narozeninového dne nebo tzv. sick days.

Pro nás nepříjemným zjištěním byla skutečnost, že se v naší společnosti nachází poměrně stále velká skupina zaměstnanců, kteří nemají informace o benefitech, jež mohou čerpat. Proto v této oblasti provedeme nápravu a poskytnutým benefitům v nadcházejícím období učiníme lepší osvětu.

Ještě jednou děkuji za Vaše odpovědi a těším se na další spolupráci s Vámi.

Aneta Miklašová

Změny v organizačním řádu a personální změny

Představenstvo společnosti na svém jednání konaném 20. září 2021 projednalo 79. změnu interní normy ORz3-A-2007 „Organizační řád ČD Cargo, a.s.“.

Na centrální úrovni, na obchodním úseku, v přímé řídicí působnosti obchodního ředitele, vzniklo s účinností od 1. října 2021 Oddělení Business Development (O8/1). Hlavním důvodem vzniku oddělení je pokračující expanze ČD Cargo do zahraničí a s tím související nutnosti koordinace obchodních aktivit poboček a dceřiných společností z úrovně mateřské společnosti. Hlavní náplní činnosti je realizace rozvojových projektů (nové obchodní příležitosti, rozvoj doprovodných služeb v rámci ČD Cargo) s cílem poskytování komplexních služeb přepravy pro zákazníky ČD Cargo.

Z přehledu dceřiných společností se odstraňuje společnost Auto Terminal Nymburk, s.r.o., která byla od 1. října 2020 v likvidaci a dne 3. srpna 2021 byla i vymazána z obchodního rejstříku.

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 364. zasedání konaném dne 26. října 2021 přijalo usnesení č. 3656/2021 a schválilo

- ke dni 26. října 2021 odvolání pana Romana Špačka z pracovní pozice ředitele odboru řízení přeprav (O16),
- s účinností od 27. října 2021 obsadit do pracovní pozice ředitelky odboru řízení přeprav (O16) paní Ing. Brigitu Břenkovou.

Hledáme zaměstnance, bez kterých se vlak nerozjede!

Tento slogan jste možná zaregistrovali i vy. Používáme ho při náboru zaměstnanců již několik let, ale tento rok se snažíme, aby byl skutečně viditelný.

V následujících 5 letech dosáhne značná část zaměstnanců důchodového věku a v rámci personální potřeby strojvedoucích, zaměstnanců posunu a nově i dopravních dispečerů a vozmistrů, potřebujeme najít vhodné uchazeče pro zajištění výkonu v těchto zaměstnáních. Ta jsou stěžejní pro zajištění provozních výkonů.

23. září 2021 se konala **Burza práce v Nymburku**. Organizována byla Krajskou hospodářskou komorou Střední Čechy ve spolupráci s Úřadem práce Nymburk a Středočeským krajem s určením pro zájemce o práci z regionu Nymburska, nezaměstnaným registrovaným na Úřadu práce, ale také absolventům škol i široké veřejnosti. Bohužel však nenaplnila původní očekávání organizátorů,



natož ty naše. Akce byla pro všechny krutým zrcadlem dnešní situace na trhu práce, kdy největší nával byl u stolku Úřadu práce, kde se nezaměstnaným rozdávala razítka na nezbytná potvrzení pro výplatu dávek. Ráda bych touto cestou alespoň poděkovala kolegům z PJ Praha, pánům Aleši Pazderovi a Zdeňku Česákovi, za pomoc při účasti ČD Cargo.

Konkurenční subjekty, aby doplnily personální potřebu, navyšují mzdy a vyplácejí náborové a stabilizační příspěvky. Také u ČD Cargo tyto příspěvky vyplácíme, nicméně protože se nám nedaří 100 % na pracovním trhu uspět a doplňovat personální potřebu jednotlivých JOS, rozhodli jsme o navýšení a úpravě náborových odměn. Z rozhodnutí a usnesení představenstva společnosti ČD Cargo, a.s., 3642/2021 ze dne 14. října 2021 došlo ke změně rozsahu v poskytování a k úpravě výše náborových odměn prostřednictvím 7. změny opatření Ř O10 č. 14/2017 Nábor a náborové odměny, která je účinná od 15. října 2021. Záměrem náborových odměn byla a stále je finanční motivace uchazečů o zaměstnání k nastupu do vybraných zaměstnání a jejich setrvání v pracovním poměru minimálně po dobu pěti let tak, jak je určeno v „Dohodě o poskytnutí náborové odměny“, která je s do-

tčenými zaměstnanci uzavírána. V případě, že zaměstnanec nesplní svůj závazek setrvání u zaměstnavatele v pracovním poměru po sjednanou dobu, je povinen vrátit zaměstnavateli poměrnou část již vyplacené náborové odměny plynoucí z počtu celých neodpracovaných měsíců zbývajících do této sjednané doby. Náborové odměny mají v každém zaměstnání stanoveny určité podmínky a výplata celkové částky je rozložena tak, aby poslední výplata proběhla nejpozději po uplynutí 1 roku od uzavření pracovního poměru s ČD Cargo.

Přehled zaměstnání a výše náborových odměn od 15. října 2021

zaměstnání	celková maximální výše náborové odměny
83118 Strojvedoucí v přípravě při novém nástupu	80 000 Kč
83118 Strojvedoucí v přípravě/ pro zaměstnance z řad ČDC	50 000 Kč
83112 Strojvedoucí s licencií	80 000 Kč
83121 Vedoucí posunu	60 000 Kč
83122 Posunovač	50 000 Kč
83121 Vozmistr	60 000 Kč
72121 Svářeč	50 000 Kč
72231 Soustružník kovů	50 000 Kč
72332 Opravář kolejových vozidel	50 000 Kč
74210 Mechanik a opravář el. přístrojů	50 000 Kč
74122 Elektromechanik	50 000 Kč

Odměnou chceme motivovat i naše zaměstnance, kteří doporučí a přivedou uchazeče, který uzavře pracovní poměr s ČD Cargo se zařazením do některého zaměstnání uvedeného v tabulce. Podmínkou pro zajištění výplaty odměny za získání nového zaměstnance v maximální výši 15 000 Kč je, že při nástupu nového zaměstnance bude na příslušném personálním pracovišti podepsán oběma stranami dokument „Priznání a výplata odměny za získání nového zaměstnance“. Odměna bude zaměstnanci ČD Cargo přiznána za podmínky, že pracovní poměr nového zaměstnance bude trvat i nadále a bude vyplacena ve třech částkách po 5 000 Kč (po uplynutí 3měsíční zkušební doby pracovního poměru nového zaměstnance, po uplynutí 6 měsíců od data nástupu k ČD Cargo a poslední po uplynutí 12 měsíců od data nástupu k naší společnosti).

Text a foto: Věra Drncová

Víte o někom, kdo hledá zaměstnání, nebo by ho chtěl změnit?

Doporučte mu naši nabídku pracovních míst třeba na webu: <https://cdcargo.jobs.cz/>.

Můžete využít i QR kód, který Vám při načtení v mobilu zobrazí přímo naše aktuální pracovní nabídky.



Knižní novinka – Železniční nehody

Dne 22. listopadu letošního roku přijde na knižní trh nová kniha o železnici „Železniční nehody, řízení a zabezpečení“ autorské trojice Josef Schrötter, Petr Lapáček a Bohuslav Fultner.

Kniha mapuje železniční nehody u nás i ve světě a popisuje vývoj systémů řízení a zabezpečení železnice od roku 1825 až do současnosti. Jednotlivé kapitoly zahrnují vždy dvacetileté období a jsou opět doprovázeny nádhernými ilustracemi malíře Bohuslava Fultnera. Při popisu jednotlivých železničních nehod autoři rozebírají všechny faktory a okolnosti, které k nehodě vedly a poukazují rovněž na to, že řada chyb se neustále opakuje. Kniha vychází v nakladatelství CPress

a bude k dostání u dobrých knihkupců a v eshop@albatrosmedia.cz nebo na www.albatrosmedia.cz



Naladte se na předvánoční čas s VPN Family

Byť jsme si ještě před chvílí užívali léta a sluníčka, předvánoční čas je už tady. Ve VPN Family jsme pro vás tradičně přichystali novinky a akce, které vám toto období zpříjemní výhodnými nabídkami a dárky zdarma.

Data jsou zábava – 3 měsíce internetu za cenu 1

Stále nemáte vy nebo vaši blízcí mobilní data v telefonu? Právě teď je u VPN Family skvělá příležitost si je za výhodných podmínek pořídit. Objednejte si ve VPN Family – O2 datový tarif s 1,5 nebo 3 GB a získáte ho na 3 měsíce za cenu jednoho. V listopadu a prosinci tak budete surfovat zcela zdarma a zaplatíte až paušál za leden. A pokud si objednáte více než 3 GB dat, dostanete z paušálu v listopadu a prosinci slevu 239, resp. 279 Kč dle typu SIM. Ve VPN Family – Vodafone se akce 3 za cenu 1 vztahuje na tarif se 3 GB dat. Akci mohou využít všichni zákazníci, kteří v říjnu neměli aktivní mobilní internet ve VPN Family. Díky datům můžete nakupovat v e-shopech vánoční dárky, surfovat na internetu a sdílet vánoční atmosféru se svými nejbližšími.

Nový e-shop VPN Family otevírá s nabídkou telefonů za zvýhodněnou cenu

Naše výhodná nabídka produktů a služeb se rozšířila o nový obchod! Naleznete v něm výběr z těch nejoblíbenějších mobilních telefonů za dostupné ceny.



V případě objednání nové hlasové SIM karty ve VPN Family s neomezeným hlasovým tarifem (se závazkem na 24 měsíců) získáte slevu až 25 % z ceny

telefonu. Telefon si ale můžete koupit i za standardní cenu bez nutnosti závazku. Podívejte se na aktuální nabídku na family.cdt.cz v sekci E-shopy -> VPN Family.

HBO do konce roku ZDARMA pro nové zákazníky KUKI TV

Pořďte si ve VPN Family chytrou internetovou televizi KUKI TV s tarifem Kuki Menší nebo Kuki Větší a získáte balíček HBO s populární videotékou HBO GO až do konce roku zdarma! Nenechte si ujít stovky filmů a seriálů z té nejlepší světové produkce. S naší Kuki TV s HBO vás doma nuda nečeká.

Detaily ke všem uvedeným akcím, ale i aktuální soutěže o zajímavé ceny a další novinky najdete na portálu VPN Family na adrese <https://family.cdt.cz>. Registrace je bezplatná a jednoduchá. Můžete nám samozřejmě i zavolat na zákaznické centrum na telefonní číslo 972 111 333.

Přidejte se mezi 45 tisíc spokojených zákazníků VPN Family i vy!

Železniční proměny (20.)

železniční uzel Česká Třebová (1. část)

V letech 1842 – 1845 probíhala výstavba Olomoucko-pražské dráhy. Autorem projektu úseku mezi Zábřehem na Moravě a Českou Třebovou byl vrchní inženýr Karel Keissler. Politické projednávání tohoto náročného úseku (úzké údolí Moravské Sázavy, tunely) probíhalo od prosince 1842 do února 1843.

Autorem projektu pokračování z České Třebové do Chocně byl známý železniční inženýr Jan Perner, stavbu zahájenou zde v červenci 1843 vedl již zmiňovaný vrchní inženýr Jan Keissler. Slavnostní zahájení provozu na celé trati proběhlo 20. srpna 1845. Jeho příjezd očekávali v České Třebové snad všichni obyvatelé (tehdy zde žilo asi 3 000 obyvatel). V místě začátku souběhu s rozestavěnou brněnskou tratí byla dělníky ze stavby navržena pyramida z pracovního nářadí ozdobená černožlutým praporem na důkaz toho, že se na trati pilně pracuje.

Všechna nádraží Olomoucko-pražské dráhy byla rozdělena do pěti tříd podle velikosti obvodu a důležitosti okolních míst. Stavbu stanice Česká Třebová (Böhmisch Trübau) zařazené do III. třídy prováděla firma A. D. Fleischmann. Honosila se jednopatrovou přijímací budovou. Čekárna pro cestující byla postavena před budovou a byla spojena s krytou dvoranou – osobní halou. Nádraží mělo 4 koleje (viz obrázek), z toho dvě osobní procházející halou a dvě objížděné pro nákladní vlaky a lokomotivy. Na protější straně kolejiště stály dvě budovy půdorysu ve tvaru T sloužící jako remízy a dílny pro drobné opravy vozů. Mezi oběma remízami se nacházela krátká ruční točna. Celková délka nádraží činila 360 m! Kolejiště i dílny přestaly brzy kapacitně dostačovat a po připojení tratě z Brna k 1. lednu 1849 muselo být staniční kolejiště značně rozšířeno. V roce 1855 byla postavena nová staniční budova, kromě sedmi hlavních kolejí pro osobní a nákladní vlaky přibylo ještě téměř 5 km kolejí vedlejších. Počet výhybek se rozrostl na 36.

Ze studia archivních materiálů je zřejmé, že stanice Česká Třebová byla neustále rozšiřována. Nejen o nové budovy (vodárnu, skladiště, atd.) ale i o další koleje. Stavebním změnám se nevyhnula ani výtopna, která po zprovoznění brněnské tratě nabyla značného významu. Např. v devadesátých letech 19. století zde bylo vybudováno nové moderní zauhlovací zařízení. Rozsáhlá přestavba proběhla v letech 1901 – 1903. Bylo postaveno nové skladiště, stávající devítikolejné kolejiště bylo přestavěno. Zrušením tzv. Müllerova mostu na brněnské straně byl získán prostor pro vyduť hlavních kolejí vpravo dráhy a pro vsunutí harfy krátkých kolejí umožňujících lepší rozřazování nákladních vlaků. Ani to však nestačilo a situace se stávala kritickou, především v nákladní dopravě. Rozposunovat a sestavit účelně vlaky bylo téměř nemožné. V roce 1914 se proto

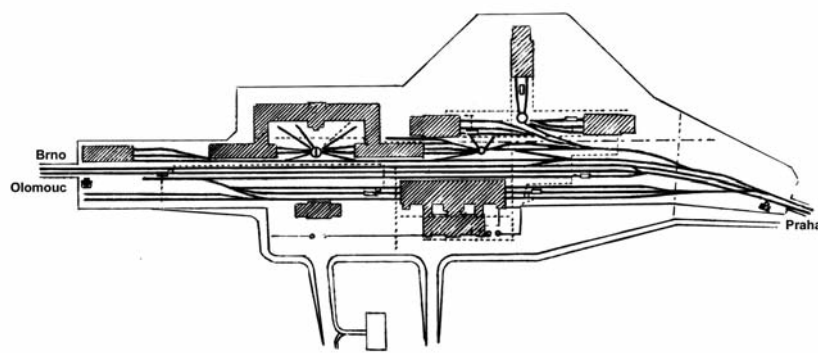


Stanice Česká Třebová na pohlednici odeslané v roce 1901 sbírka Michal Roh

objevuje projekt na výstavbu dvacetikolejného vjezdového nádraží, pěti řadících harf a odjezdového nádraží. Zároveň měla být postavena nová výtopna, do které by lokomotivy od vlaků zajížděly spojovací kolejí vednou tunelem pod stanicí. Nás bude zajímat, které dálkové relace zde měly být sestavovány – např. Krakow, Vídeň-Stadlau, Podmokly. Náklady na realizaci byly vyčísleny na 15 mil. korun. Stavbu nakonec překazila první světová válka.

Po vzniku Československé republiky, ještě před definitivním schválením projektu (1920) byla zahájena etapová přestavba celého uzlu. V roce 1921 se započalo se stavbou nové staniční budovy, v roce 1923 se stavbou poštovní budovy a o rok později byla zahájena stavba nástupišť s podchody. Převodem osobní dopravy do nového nádraží

v roce 1924 byla dokončena první etapa přestavby. Koncem června 1925 byl na jižním zhlaví nákladového nádraží vybudován provizorní svázný pahrbek, rekonstrukcí prošly obě nákladní zhlaví a 7. října 1925 byl dokončen svázný pahrbek. Touto provizorní úpravou byla skončena druhá stavební etapa. Zároveň probíhaly práce na projektu nového seřadovacího (tehdy pořádacího) nádraží. Situace se vyhroutil po značném nárůstu nákladní dopravy v roce 1927. Tehdy muselo být rozhodnuto o výstavbě provizorní pomocné sedmikolejné harfy s dlouhou výtažnou kolejí a spádovištěm. Řazení v této harfě bylo zahájeno 1. října 1929 – řadily se zde relace Pardubice, Choceň, Vršovice, Nymburk a Libeň. Spádoviště se dočkalo také několika novinek – stožárového osvětlení, světelného návěstidla pro pohyb na vý-



Původní kolejový plán stanice Česká Třebová

sbírka Michal Roh

tažné koleji provizorní harfy nebo staničního rozhlasu v „ranžíru“. V roce 1929 byl také schválen nový projekt topírenského a seřadovacího nádraží. Jako vhodné místo pro novou topírnu byly vybrány pozemky u brněnské tratě. Hlavními objekty nové topírny měly být dvě půlkruhové topírny s točnami.

Bohužel přichází období hospodářské krize a s ním i pochybnosti o výstavbě nového seřadovacího nádraží. I přesto, že Ing. Bidlo, projektant nádraží, svoji práci obhájil, není dostatek finančních prostředků. Probíhají jen nejnútnejší stavby, mezi které patří například

zdvoukolejné úseku Česká Třebová – Třebovice v Čechách nebo výstavba nového překladiště kusových zásilek dlouhého 225 m překládkovou kolejí pro 18 vozů, v dubnu 1934. Nákladní doprava začala opět narůstat. Došlo k položení několika nových kolejí, k úpravě zhlaví a výstavbě nového spádoviště (1936), celkovou situaci to však příliš nezlepšilo, zejména vlaky ve směru od Olomouce musely při vjezdu do nákladní skupiny křížovat celé zhlaví. V říjnu 1937 byly zprovozněny čtyři kusé koleje na harfě.

Michal Roh
dokončení příště



Zauhlovací jeřáb v depu Česká Třebová

Foto: Státní oblastní archiv Praha

Fotosoutěž ČD Cargo 2021

Téměř 150 fotografů zaslalo své fotografie do letošního ročníku fotosoutěže ČD Cargo. Celkem nám tak do e-mailové schránky dorazilo téměř 800 snímků. A je nutné dodat, že rok od roku se kvalita zaslaných fotografií zvyšuje a porota tak v letošním roce stála před velmi těžkým úkolem.

První místo patří **Antonínu Růžičkovi** s fotografií odklonového „nákladu“ při průjezdu železniční stanicí Pilníkov. Druhé místo obsadil **Peter Kácer**, který vyfotografoval „kocoura“ 742.170 při obsluze vlečky pískovny ve Střelci. Třetí příčka patří **Marcelu Baltiarovi**, který svůj snímek nazval: „Ranná hmla vešti slnečný jesenný deň na Kysuciach a eso 363.026 vezie vlak ČD Cargo Slovakia cez Ochodnicu“. Děkujeme všem stálým i novým soutěžícím za účast a budeme se těšit na další ročník této tradiční soutěže. Ještě jednou díky.

Michal Roh



1. místo



2. místo



3. místo