

Cargovák



Úvodní sloupek

Podzim a konference ČD Cargo

Meteorologický podzim začíná 1. září a trvá do 30. listopadu. Astronomický podzim pak začal 23. září a trvat bude až do 22. prosince. Jisté tedy je, že každý den až do zimního slunovratu ztratíme v průměru 4 minuty slunečního svitu. Nejen při pohledu z okna, ale zejména při pobytu venku, je příchod podzimu téměř nezatelný. Ale nechme astronomicko-meteorologické teorie. Bez ohledu na počasí, které si stejně půjde svojí vlastní cestou ☺, je podzim obdobím přípravy podnikatelského plánu a také tarifní a obchodní strategie pro následující rok. Pro obchod pak vyvrcholení podzimního času představuje tradiční setkání se zákazníky a dalšími obchodními partnery, které se i v letošním roce uskuteční ve Špindlerově Mlýně. Tak jako každý rok, i letos se budeme snažit zákazníkům

nabídnout zajímavý program, ve kterém bychom chtěli, za podpory významných osobností našeho politického, hospodářského a odborného života, zákazníky přesvědčit o tom, že železniční nákladní doprava má budoucnost a je nezbytnou a především udržitelnou součástí jejich logistických řetězců. V druhém konferenčním bloku pak představíme ČD Cargo jako dlouhodobě silného a stabilního partnera. A nebudou to jen prázdná slova – modernizujeme vozidlový park, nabízáme zákazníkům nové IT aplikace usnadňující vzájemnou spolupráci, nově mají naši partneři k dispozici nepřetržitě pracoviště zákaznického servisu v České Třebové. Podzim tedy nebude jednoduchý. Výsledky obchodních jednání bude nutné přetavit do podoby obchodních smluv a především do konkrétní realizace obchodních případů.

MICHAL ROH

Obsah

Železničářské oslavy

04

V malé fotoreportáži se podíváme na různá místa České republiky. Jedno však tyto lokality spojuje – setkali se zde velcí i malí fanoušci a obdivovatelé železnice. Velký zájem o tyto akce nás těší a jsme rádi, že naše moderní lokomotivy i starší vozidla v retro ná-těrech jsou vždy středem pozornosti. Chybět nemohl ani náš prezentační vůz plný soutěží a zábavy.



Business Cargiáda 2023

06

Péče o zákazníky a obchodní partnery patří dlouhodobě mezi důležité články aktivní obchodní politiky ČD Cargo. K tradičním akcím se řadí sportovní setkání, které se letos konalo v hotelu Kraskov. Vše dopadlo na jedničku a vítězové i poražení odjžděli od sečské přehrady spokojeni.



Představujeme kandidáty voleb členů dozorčí rady ČD Cargo, a.s., volených zaměstnanci společnosti



V souladu s platnou legislativou a aktuálním zněním stanov společnosti organizuje ČD Cargo, a.s., volby nových členů do dozorčí rady ČD Cargo, a.s., volených zaměstnanci společnosti na volební období od 1. prosince 2023 do 30. listopadu 2028. Usnesením č. 4011/2023 ze dne 9. května 2023 schválilo představenstvo společnosti realizaci těchto voleb v termínu od 23. října do 27. října 2023. Důležité informace k volbám naleznete na <https://cdcargo.sharepoint.com/sites/PortalZam/SitePages/Volby-%C4%8DIen%C5%AF-Dozor%C4%8D%C3%AD-rady-%C4%8CD-Cargo-2023.aspx>

Kandidáty, kteří do 2. října 2023, v souladu s informačním listem č. 34/2023 ředitele O10, předložili svoji kandidaturu, jsme požádali o krátké představení a o odpovědi na dvě stejné otázky.

Bc. Marta Urbancová



Marta Urbancová se narodila 4. dubna 1977 v Havířově. Je svobodná, zadaná a ve svém volném čase ráda sportuje a zajímá se o nové technologie mobilních zařízení a jejich vývoj. Ihned po vystudování Střední průmyslové školy v Šumperku, obor železniční doprava a přeprava nastoupila 1. července 1995 k ČD jako tranzitér přípravář v Ostravě-Svinově. Následně si doplnila odbornou způsobilost pro profesi nákladník a vozový disponent. Všechny tyto povolání vykonávala až do roku 2009, kdy byla zvolena a následně uvolněna jako Tajemnice Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo. V roce 2018 byla poprvé zvolena za zaměstnance do dozorčí rady ČD Cargo.

1) Můžete krátce zdůvodnit svoji kandidaturu?

Pro mne by zvolení do dozorčí rady znamenalo druhé volební období v tomto orgánu a ráda bych obhájila svůj stávající mandát. Je velice důležité mít relevantní informace a celkový přehled o stavu podniku. V ČD Cargo jsem od jeho vzniku. Pracovala jsem v provozních funkcích na Moravě a nyní jako tajemnice OSŽ řeším vztahy mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci. Můžu říct, že není vždy jednoduché vysvětlovat našim členům proč a co vedlo zaměstnavatele k určitým krokům, vše je v ČD Cargo spojeno se vším, legislativa, zákony, vyhlášky apod. Ráda bych i nadále prohlubovala své znalosti a to, jak náš podnik funguje po ekonomické stránce.

2) Proč by Vás měli zaměstnanci volit?

Jsem přesvědčená, že mít komplexní a ucelené informace o stavu firmy je velice důležité pro další rozhodování a práci odborů. Zároveň jsme s Petrem Doležalem zástupci všech profesí v ČD Cargo a nikoliv jen vybrané skupiny zaměstnanců. Po dobu mé činnosti ve společnosti ČD Cargo jsem poznala práci provozních zaměstnanců a v tomto volebním období dozorčí rady jsem

měla možnost seznámit se i s prací managementu. Během všech jednání dozorčí rady jsem vždy usilovala o vyváženost mezi rozvojem ČD Cargo a spokojeností zaměstnanců. Věřím, že mohu svou praxí a znalostmi přispět ke stabilitě ČD Cargo a ke zlepšování pracovních podmínek. Záleží mi na tom, abychom měli spokojené zaměstnance, aby měli odpovídající benefity a aby ČD Cargo při plánování myslelo právě na ně. A v neposlední řadě si myslím, že jako žena můžu vnést do problematiky nový pohled.

Lukáš Kamarád



Lukáš Kamarád se narodil v roce 1990 v Praze, má 2 děti, ve volném čase rád sportuje a cestuje, ovládá několik světových jazyků. Po absolvování osmiletého jazykového gymnázia začal pracovat v pojišťovnictví jako likvidátor zahraničních pojistných událostí. V květnu 2016 nastoupil na ČD Cargo, prošel opravárenskou i provozní oblastí a nyní spadá pod GR O21. Jeho specializací je podpora a rozvoj zahraničních poboček ČD Cargo v Německu a Rakousku, pro které zajišťuje mimo jiné podporu v oblasti IT, personalistiky, provozu, komunikace s jednotkami organizačních struktur v České republice, tlumočení, atd. Při výkonu své pracovní činnosti je v přímém kontaktu jak s vedením ČD Cargo a vedoucími poboček, tak i se svými českými, německými a rakouskými kolegy.

V souladu s ustanovením § 153 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník, tímto kandidát oznamuje, že v minulosti byl osvědčen jeho úpadek, avšak insolvenční řízení bylo ukončeno v listopadu 2022, a to splněním jeho oddlužení. Nyní vůči kandidátovi nejsou evidovány již žádné pohledávky.

1) Můžete krátce zdůvodnit svoji kandidaturu?

Stejně jako u jiných společností ve světě, tak i u nás na ČD Cargo funguje princip voleb do dozorčí rady z řad zaměstnanců. Jde o logický krok vedoucí ke kvalitnější komunikaci mezi vrcholovým vedením společnosti a zaměstnanci. Vedení společnosti tak získává zpětnou vazbu, kterou vnímám jako klíčovou pro nastavování strategie chodu firmy. Osobně považuji naši společnost za dobrého zaměstnavatele s velkým potenciálem další expanze do zahraničí, díky které může ČD Cargo upevnit svou stabilitu a generovat vyšší zisky, z čehož by profitovali všichni zaměstnanci. Jelikož mám v této oblasti zkušenosti a rád získávám nové, rozhodl jsem se za podpory svých kolegů kandidovat.

2) Proč by Vás měli zaměstnanci volit?

Během svého dosavadního působení na ČD Cargo jsem prokázal, že ke své práci přistupuji svědomitě a zodpovědně. S potěšením sleduji, jak neustále rostou aktivity ČD Cargo v zahraničí, a vážím si toho, že k tomu mohu i svou měrou přispívat. Zůstávám ovšem stát nohama pevně na zemi. Ve svém osobním životě jsem v minulých letech čelil problémům, jejichž řešení mě na-

učilo pokoře, sebekázní a hospodárnému chování. Podle mého názoru by to měly být základní předpoklady pro zájemce o tuto funkci. Bez ohledu na výsledek voleb budu i nadále vykonávat svou dosavadní pracovní činnost, a to se stejným úsilím jako doposud. Není vždy jednoduché skloubit očekávání a potřeby našich rozvíjejících se zahraničních poboček s možnostmi, které může ČD Cargo u nás v ČR poskytnout, ale dělám vše pro to, aby měla spolupráce mezi oběma stranami co možná nejhladší průběh.

Při své práci se osobně setkávám s kolegy napříč profesemi, znám jejich problémy a podněty ke zlepšení. Jsem přesvědčen, že v zájmu zachování kontinuity a upevňování pozice ČD Cargo na trhu je potřeba produktivní zaměstnanec za svou odvedenou práci řádně a často i mimořádně odměnit. Navíc musí být benefity v takovém rozsahu a na takové úrovni, aby byla naše společnost konkurenceschopná a nepřicházela o zkušené kolegy. Pokud budu zvolen, jsem připraven podporovat návrhy vedoucí ke zlepšení finančních a pracovních podmínek nás – zaměstnanců. Kdo mě zná osobně, ten ví, že držím slovo, a rád to dokážu i vám ostatním. Mít Kamaráda v dozorčí radě se vyplatí.

Petr Doležal



Petr Doležal se narodil 8. července 1969 v Ústí nad Labem. Je ženatý, má 2 dospělé děti. Ve volném čase se věnuje turistice po českých horách a převážně Českému středohoří, kde také žije. V roce 1986 ukončil Střední odborné učiliště železniční v Chomutově, obor mechanik opravář kolejových vozidel a nastoupil do Depa kolejových vozidel v Ústí nad Labem. Od roku 1996 vykonával profesi mistr kolejových vozidel a doplnil si vzdělání na Středním odborném učilišti technickém v Praze, obor dopravní provoz zakončen maturitní zkouškou. V současné době je zaměstnán jako uvolněný předseda ZO OSŽ DKV Ústí nad Labem a předseda Výboru OSŽ SOKV Ústí nad Labem.

1) Můžete krátce zdůvodnit svoji kandidaturu?

Železnici jsem zasvětil celý svůj profesní život, převážně v opravárenství a částečně i provozu. U ČD Cargo jsem od jeho vzniku a dále bych se chtěl podílet na chodu společnosti z pozice člena dozorčí rady zastupujícího zaměstnance. Jsem z generace, která zůstává věrná svému povolání a nejrelevantnější informace o stavu a chodu společnosti lze takto získat, následně přenést komunikaci mezi zaměstnanci a zaměstnavatelem za účelem stability ČD Cargo na naší železnici i v zahraničí.

2) Proč by Vás měli zaměstnanci volit?

V prostředí voleného zástupce za zaměstnance se pohybuji delší dobu a věřím, že své zkušenosti mohu zúročit i v dozorčí radě ČD Cargo. Ne vždy je lehké rozhodnout, aby byla spokojenost na všech stranách. Těší mě, že společnost jde směrem k pořízení nových kolejových

vozidel a technologií, které nám zajistí do budoucna dobrou pozici, a toto bych rád podpořil. Společně s Martou umíme zastupovat všechny profese u společnosti a snažit se o jejich spokojenost v pracovním prostředí. Dnešní doba je velice turbulentní a je dobře, že zaměstnanci mohou mít svého zástupce ve vedení společnosti, a proto se ucházím o jejich podporu.

David Votroubek



David Votroubek se narodil v roce 1981. Po absolvování VDA (dříve střední průmyslová škola železniční) v České Třebové nastoupil v roce 2003 do depa v pražských Vršovicích, kde pracoval jako signalista, posunovač a později elektromechanik. Po přefázení do depa v České Třebové v roce 2005 se stal strojvedoucím v přípravě a po složení všech potřebných zkoušek začal pracovat jako strojvedoucí v depu Pardubice. V roce 2017 byl zvolen do prezidia Federace strojvedouců České republiky, kde jako zástupce oblasti nákladní dopravy působí dodnes. V současné době je vedoucím týmu pro kolektivní vyjednávání, členem bezpečnostní komise ministra dopravy a členem provozní technologické skupiny sdružení ŽESNAD.CZ.

1) Můžete krátce zdůvodnit svoji kandidaturu?

Dozorčí rada je především kontrolním orgánem společnosti, a proto bych řekl, že kandidatura odborářů je přirozenou záležitostí. Hlavním úkolem odborových organizací je hájit zájmy zaměstnanců společnosti, snažit se zlepšit jejich pracovní i sociální podmínky a dohlížet na dodržování všech zákonných ustanovení. Zároveň by takový člověk měl být schopný snášet tlak ze strany zaměstnavatele a bez ohledu na okolnosti se snažit vždy pracovat ve prospěch zaměstnanců. Domnívám se, že při svém dosavadním působení ve společnosti ČD Cargo jsem prokázal, že tyto vlastnosti mám.

2) Proč by Vás měli zaměstnanci volit?

Kontrolní orgán, má-li být efektivní, by měl mít co nejpestřejší názory, hájenými zájmy a příslušností k různým skupinám. Z tohoto pohledu se jeví jako mnohem vhodnější, aby volení zástupci zaměstnanců nepocházeli z jedné organizace, ale naopak byli na sobě nezávislí. Bohužel, početně největší odborová organizace působící u ČD Cargo dlouhodobě brání změně volebního řádu, který je v současné době výhodný pouze pro početně nejsilnější organizaci a nezajišťuje pluralitu volených zástupců. V případě mého zvolení do dozorčí rady by tak byla tato rozmanitost názorů a efektivnost dozorčí rady rozhodně zvýšena. Je jistě nezpochybnitelné, že dva nezávislé páry očí jsou v kontrole a prosazování oprávněných zájmů zaměstnanců rozhodně efektivnější, než když se jedná o kontrolu vykonávanou sice dvěma lidmi, ale závislými na jedné organizaci.

PŘIPRAVIL: JOSEF KREISCHE

Modernizace opravny v Třinci

Historie bývalé stanice technických prohlídek s opravou v Třinci, která byla založena především pro potřeby provozu Třineckých železáren, se začala psát v padesátých letech minulého století. I přes mnohé společenské a vlastnické změny si bohužel držela jednu nelichotivou vlastnost – minimum investic do zázemí a pracovního prostředí zaměstnanců.



Sociální zázemí v OKV Třinec po rekonstrukci – 7 nových kontejnerů pro sociální zázemí, denní místnost, kancelář, sušárna oděvů a příruční sklad

Dlouhodobě neudržitelnou situaci, kdy v drsném podhůří Beskyd na nekrytých kolejích pracovali zaměstnanci za každého počasí, se naše společnost rozhodla řešit v roce 2011. Z několika zvažovaných variant řešení, včetně přesunu opravy do jiné lokality (například do Českého Těšína) byla nakonec vybrána postupná modernizace stávajícího pracoviště. A když už moder-

nizovat, tak z gruntu. Kromě instalace nových UNIMO buněk pro sociální zázemí zaměstnanců byla taktéž rekonstruována bývalá spínací stanice napájení TVa sociální a administrativní budova, zrušena nevyhovující čistička odpadních vod a celé pracoviště bylo napojeno na městskou kanalizační síť. Rekonstrukcí prošlo také osvětlení a kamerový systém.

Nejsložitější částí modernizace bylo vybudování zastřešení vyvazovacího pracoviště včetně výměny kolejí a vybudování prohlížecího kanálu. Opravna kolejových vozidel (OKV) Třinec se nachází ve stísněných podmínkách mezi sil-



Vyvazovací stanoviště v OKV Třinec před zastřešením opravné koleje č. 12a



Stejně pracoviště po provedeném zastřešení. Nový je i pracovní kanál.

nicí č. 468, tratí č. 320, parkovištěm Třineckých železáren a aby toho nebylo málo, tak ještě i nad podzemním kabelovým kolektorem zabezpečovacího systému traťového úseku Třinec – Bystřice nad Olší a podzemní kanalizační stoku DN 800. Po velmi komplikovaných a zdoluhavých jednáních se všemi dotčenými stranami došlo k úspěšné realizaci částečného zastřešení opravné koleje č. 12a a celkové rekonstrukci vyvazovacího pracoviště, které bohužel nemůže poskytnout zaměstnancům tepelný komfort, ale kde jsou alespoň kryti proti povětrnostním vlivům.

Po kolaudaci finální části modernizace, která se uskutečnila 25. listopadu 2022, skončilo pro

všech 38 zaměstnanců OKV Třinec přechodné období a začala nová kapitola pracoviště, do jehož úprav zaměstnavatel investoval téměř 35 milionů Kč.

Ve všech SOKV existují samozřejmě kolejová stání, kde se provádí opravy či údržba pod širým nebem, ale vždy je možnost opravovat i na krytých kolejích (alespoň přístřešků). Po modernizaci OKV Třinec a výstavbě haly v Českých Budějovicích zůstává jediným nekrytým pracovištěm, kde nepříznivé povětrnostní podmínky výrazně omezují kapacitu oprav, OKV Most.

RADOVAN MALĚŘ

FOTO: ARCHIV SOKV OSTRAVA

Zajímavosti z provozu

Vykládka motoru

Na začátku září bylo Středisko logistických služeb v Trutnově, resp. Kalné Vodě požádáno Českými drahami o provedení vykládky železničního vozu s naloženým spalovacím motorem

lokomotivy po opravě ve Zvolenu. Původně mělo být zařízení o celkové hmotnosti 17 tun složeno z železničního vozu na zem. Po dohodě našich jeřábníků a pracovníků OCÚ bylo nalezeno vhodné místo pro manipulaci našich dvou



FOTO: PAVEL URBAN



FOTO: DALIBOR PALKO

jeřábů AD20 a AD28 a po složení z železničního vozu bylo provedeno i zavázání motoru do „brejlovce“ 754.022. Tak jak je v případě trutnovského střediska zvykem, vše proběhlo podle plánů a k naprosté spokojenosti zákazníka. PAVEL URBAN

Nová lokomotiva 742.768

Do flotily modernizovaných lokomotiv řady 742.71 ČD Cargo přibyla 24. srpna 2023 nová lokomotiva s číslem 742.768. Jedná se o první z 25 strojů, které by nám společnost CZ LOKO měla dodat do konce roku 2024. Lokomotiva vznikla modernizací původního letohradského „kocoura“ 742.058, se kterým jsme se do nedávna mohli ještě setkat na tratích v okolí Prahy

a Berouna. Lokomotiva byla převzata v režimu evropského zabezpečovače ETCS „SWITCH-OFF“, tzn. že zatím je provozována s národním zabezpečovačem LS 06. Všechny lokomotivy z této další série modernizovaných lokomotiv jsou, resp. po vyrobení budou, podle rozhodnutí Drážního úřadu České republiky, zahrnuty do zkušebního provozu za účelem ověření zástavby dosazení mobilní části vlakového zabezpečovače třídy A (ERTMS/ETCS), CAF Auriga OBS v režimu OFF (vypnuto, izolováno) a dosazení mobilní části vlakového zabezpečovače třídy B (typu LS), AŽD Praha LS06. Zkušební provoz musí být ukončen do 31. prosince 2024.

MICHAL ROH

Zářijové oslavy

M

Měsíc září patří již tradičně oslavám Dnů železnice a dalším akcím určeným pro širokou veřejnost. Rozepisovat se, proč se právě v září slaví Dny železnice, nebudeme, již jsme to zmiňovali mnohokrát, snad jen připomeneme spojitost s anglickým konstruktérem Stephensonem a jíz-

dou jeho parního vlaku. My se nyní prostřednictvím fotografií přeneseme do různých lokalit v České republice a přiblížíme si tak jednotlivé akce. Na některých jsme vystavovali různé lokomotivy, jiné jsme podpořili zapůjčením vozů apod.

MICHAL ROH

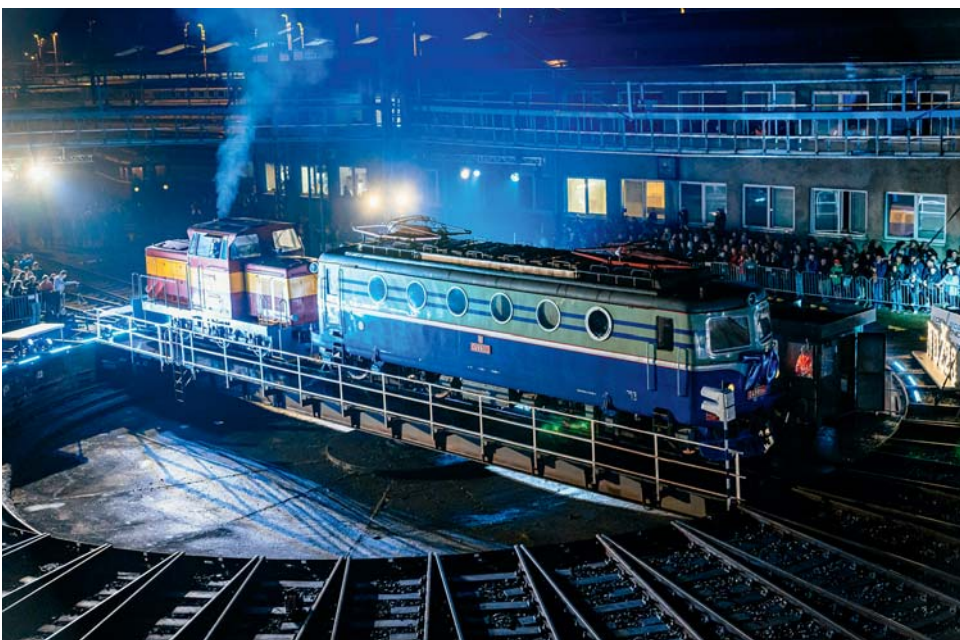


První akcí byl 9. září Den železnice v depu v pražských Vršovicích. Představil se na nich mimo jiné modernizovaný „kocour“ 742.732, ale ozdobou přehlídky lokomotiv na točně zdejšího depa byla rozhodně lokomotiva 742.333 ČD Cargo v retro nátěru. FOTO: ZDENĚK ŠILER



O týden později, v sobotu 16. září se příznivci železnice sešli v České Třebové. Svězt se mohli například dnes již historickou patrovou soupravou řady Bpjo, v jejímž čele stanul „sergej“ T 679.1529.

FOTO: JIŘÍ VOREL



Národní den železnice se uskutečnil 23. září v Bohumíně a i přesto, že počasí příliš nepřálo, akce se zúčastnilo velké množství malých i velkých návštěvníků. Vyvrcholením akce byla již tradičně noční show.

FOTO: ARCHIV ČD



V Bohumíně byla vystavena i lokomotiva Dragon naší dceřiné společnosti CD Cargo Poland.

FOTO: ARCHIV ČD



Na Dni železnice v Trutnově mohli návštěvníci na vlastní oči vidět dopad srážky drážního vozidla s automobilem. FOTO: TOMÁŠ SÁGNER



125 let od svého zprovoznění si o víkendu 16. – 17. září připomněla úzkorozchodná trať Třemešná ve Slezsku – Osoblaha. ČD Cargo rovněž přispělo svojí troškou do mlýna a poskytlo „malý uhlák“ řady Es, který posloužil při ukázce manipulace na podvalníkové jámě. Dále jsme na akci představili i modernizovanou lokomotivu 742.725. FOTO: IVAN ČIMBORA



V rámci 4. ročníku Festivalu parních lokomotiv v Benešově (15. – 17. září) vyrazil na trať i neveřejný nákladní vlak v čele s lokomotivou 52.8141 DB a soupravou 10 vozů ČD Cargo. Pro účely zbrojení parních lokomotiv vodou dalo ČD Cargo do Benešova k dispozici dva cisternové vozy. FOTO: KAREL PRYL

Představujeme útvary generálního ředitelství ČD Cargo (17.)

Odbor ekonomiky a účetnictví

Činnost odboru ekonomiky a účetnictví (O2) není již řadu let zaměřena pouze na účetnictví, je mnohem komplexnější.

Zpracování měsíčních účetních závěrek však nadále zůstává jednou z nejdůležitějších oblastí. Jedná se o tisíce faktur měsíčně, které je nezbytné nejprve zavést do systémů a spustit na nich schvalovací workflow a po jejich věcném ověření a schválení příslušnou odpovědnou osobou je zaúčtovat ve vazbě na objednávkový systém. Pokud faktura není schválena, musí být vrácena dodavateli s odpovídajícím zdůvodněním, v ideálním případě do data své splatnosti, aby se předešlo případným úrokům z prodlení s platbou.

V řadě případů však není možné čekat na doručení faktury dodavatelem. Pokud v daném období proběhlo plnění služby nebo dodání zboží, mělo by dojít k zaúčtování dohadných položek, aby byla zajištěna věcná a časová souvislost nákladů. Vše se musí řídit účetní a daňovou legislativou, takže na vlastní zpracování účetních dokladů navazuje několikastupňový systém kontrol. To vše s sebou přináší nutnost komunikovat se správci objednávek napříč společností a tlačit je k dodržování nastavených termínů a postupů, bez kterých ale účetní závěrky sestavit nelze. Ve spolupráci s IT se snažíme o větší automatizaci při zpracování a vytěžování faktur, pro které je velmi důležité, že se nám daří navyšovat podíl elektronicky distribuovaných nebo zpracovaných faktur, viz následující graf.

Automatizace ale není jen o zpracování faktur, snažíme se zjednodušovat i další procesy,

například dokladovou inventarizaci a další činnosti, které metodicky O2 řídí. V souvislosti s emisí veřejně obchodovaných dluhopisů se stala statutární účetní závěrka ČD Cargo závěrka sestavená podle mezinárodních účetních předpisů (IFRS). Daňová povinnost je však nadále kalkulována dle tuzemských účetních předpisů, které se v některých oblastech zásadním způsobem od IFRS odlišují. Již několik let O2 sestavuje měsíčně závěrky dle CAS a IFRS, což se povedlo díky projektu na automatizaci účtování dle IFRS. ČD Cargo je zároveň členem Skupiny ČD, z čehož nám plynou další reportovací povinnosti nejen za ČD Cargo, a.s., ale za celou Skupinu ČD Cargo. Kvartálně sestavujeme konsolidované účetní závěrky, přičemž do konsolidačního celku Skupiny ČD Cargo spadá 14 spo-

lečností, ve kterých máme podíl. Konsolidace je zjednodušeně o vyloučení vzájemných vztahů mezi členy skupiny. Je zapotřebí si ale uvědomit, že naše dceřiné společnosti a vnučky působí nejen na českém trhu, ale i v Německu, Rakousku, Slovensku, Polsku, Maďarsku a Chorvatsku, kde účtují podle svých lokálních účetních předpisů, které se podobně jako ty české od IFRS v různé míře odlišují. Výsledkem však musí být konsolidované výkazy dle IFRS, takže je to nejen o eliminaci vzájemných vztahů, ale také o řadě nezbytných IFRS úprav dílčích výkazů našich DS. Individuální a konsolidovaná roční účetní závěrka včetně příloh podléhá povinnému auditu jako součást výroční zprávy společnosti, kterou na O2 kompletujeme. Účetní a daňová legislativa se neustále vyvíjí, O2 tyto změny sleduje a metodicky zajišťuje jejich implementaci v ČD Cargo.

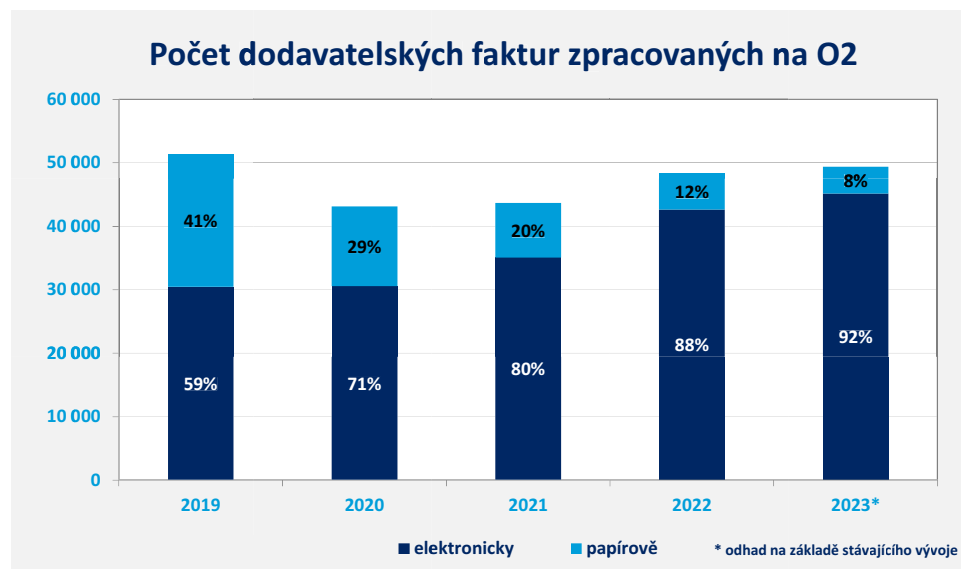
V této oblasti se navíc poslední dobou velmi

intenzivně řeší téma udržitelnosti a navazující ESG finanční a nefinanční reporting, který se brzy a v mnohem větším rozsahu stane nedílnou součástí výroční zprávy, proto se snažíme na tento nový reporting připravit. O2 pravidelně předkládá také reporting ekonomických výsledků managementu společnosti v porovnání s podnikatelským plánem, jehož přípravu zastřešujeme. Koordinujeme také investiční proces od tvorby investičního plánu společnosti, přes přípravu dílčích investičních požadavků a jejich předložení na Investiční komisi ČD Cargo až po vlastní účtování, aktivaci, odepisování a evidenci DLM včetně kontroly plnění investičního plánu.

V neposlední řadě má O2 na starosti zajištění financování. Jedná se o každodenní provozní řízení likvidity, abychom měli dostatek prostředků pro platbu našim dodavatelům a výplatu mezd zaměstnancům, ale i dlouhodobých finančních zdrojů v reálném čase a měně na financování investic, jejichž objem v posledních letech významně roste v návaznosti na nutnost modernizace a obnovy parku lokomotiv a nákladních vozů. Snažíme se eliminovat finanční rizika prostřednictvím vhodných zajišťovacích derivátů a kombinací dluhových instrumentů co nejefektivněji řídit běžnou i dlouhodobou likviditu společnosti. Díky pravidelné komunikaci našich výsledků získáváme na finančních trzích velmi výhodné podmínky. Vedle finančních rizik se snažíme eliminovat některá provozní rizika prostřednictvím pojištění, kde zastřešujeme agendu pojištění smluv z pohledu odpovědnosti dopravce a vybraná majetková pojištění a monitorujeme i ostatní rizika v rámci managementu řízení rizik. Důležitou formou financování je také možnost kofinancování investic a projektů z národních i evropských dotačních prostředků, kde intenzivně komunikujeme s poskytovateli všechny nezbytné dokumenty pro získání a udržení dotačních prostředků a monitorujeme stávající i budoucí dotační příležitosti pro ČD Cargo.

Agenda odboru ekonomiky a účetnictví je poměrně rozsáhlá, ale mám k dispozici 35 kompetentních a schopných kolegů a kolegyně, se kterými to společně zvládáme.

PETRA SLOVÁČKOVÁ



V rámci představování odboru ekonomiky a účetnictví jsme položili několik otázek jeho ředitelce, Ing. Petře Slováčkové.

► Váš odbor se podílí na tvorbě středně- a dlouhodobých strategických plánů. Jak jako ekonomka hodnotíte aktuální pozici ČD Cargo na evropském trhu a myslíte si, že se dlouhodobé cíle daří naplňovat?

Aktuální ekonomická situace v Evropě není příznivá a nákladní doprava je dle mého názoru jedním z indikátorů, který to jednoznačně potvrzuje. Pokud průmyslová odvětví produkují méně, logicky se vozí méně surovin a zboží. Propady objemů tedy nejsou problémem pouze ČD Cargo, ale i řady dalších nákladních dopravců. V zahraničí se nám naopak daří přepravní objemy navyšovat na společných přepravách pod značkou ČD Cargo i na vlastních výkonech poboček a dceřiných společností na úkor ostatních dopravců. To je jednoznačně cesta, na které musíme setrvat, protože pouze tuzemský trh nás v budoucnosti sám neuživí. Pokud dokážeme investovat do modernizace našeho vozidlového parku a přepravních prostředků a nepředlužit se u toho, pokud najdeme alternativu k přepravám uhlí, které budou postupně klesat a pokud dokážeme provoz ještě trochu zefektivnit a najdeme konsenzus na modelu provozování jednotlivých vozových zásilek v České republice, pak máme šanci naše strategické cíle naplnit a v dlouhodobém horizontu hrát na evropské železnici významnou roli.

► Podzim je obdobím tvorby podnikatelského plánu. Můžete nám přiblížit proces a náročnost jeho tvorby?

Procesu plánování se věnuji už řadu let a postupně se snažíme ho v ČD Cargo zlepšit, abychom mezi sebou více provázali plány výkonů a jednotlivých kapacit při očekávaném vývoji externích



Ing. Petra Slováčková FOTO: ARCHIV ČD CARGO

vstupních parametrů. V okamžiku, kdy se nám sejdou požadavky z JOS, začínáme v podstatě každý rok na výsledku okolo mínus miliardy korun a začíná neoblíbené kolečko hledání rezerv, chyb a skrytých potenciálů v celkových plánovaných výnosech a nákladech, ve spolupráci s controllingem až na úroveň dílčích JOS. Cílem je dostat se k nějakému reálnému mírnému zisku v souladu s naší dlouhodobou strategií, který budeme moci prezentovat financujícím bankám, akcionáři i ratingové agentuře. Zároveň do plánu zapracujeme maximální možný objem investic nebo prostředků pro kolektivní vyjednávání a z toho plynoucí objem potřebných nových externích zdrojů financování tak, abychom nepřekročili stanovené kovenanty zadluženosti.

► Jak je na tom ČD Cargo s investicemi. Daří se naplňovat investiční plán?

Záleží na úhlu pohledu. Nedokážeme se obnovit tak rychle, jak bychom si představovali, takže musíme požadavky prioritizovat a rozložit více v čase. Trh železniční nákladní dopravy bohužel není tak ziskový, abychom generovali velký objem volných finančních prostředků, takže nás zásadním způsobem omezuje dostupnost externích finančních zdrojů a zadluženost, která s investicemi samozřejmě roste. Z mého pohledu investujeme maximum možného, abychom zajistili dlouhodobou finanční stabilitu a schopnost finanční závazky splácet, a to se nám v posledních letech daří, i když dochází ke zpoždění některých dodávek. Zároveň je nezbytné sledovat návratnost investic a hledat potenciál kofinancování našich investic z dotačních zdrojů nejen na ETCS, ale i další modernizaci a obnovu železničních kolejových vozidel.

MICHAL ROH

Prodej „bardotek“ ČD Cargo

N Na konci července letošního roku byla mezi společnostmi ČD Cargo a CD Cargo Slovakia uzavřena smlouva o odprodeji lokomotivy 749.018-8 a 751.316-1. Druhá jmenovaná lokomotiva je pak cílově určena pro využití v CD Cargo Hungary a bude tedy provozována v Maďarsku.

CD Cargo Slovakia a CD Cargo Hungary v tuto chvíli nasazují v nezávislé trakti zejména lokomotivy řady 742, a to v rámci pronájmu od společnosti ČD Cargo. Lokomotivami řad 749

a 751 tak rozšíří svůj park o hnací vozidlo pro středně těžkou až těžkou traťovou službu. Obě dvě lokomotivy byly neprovozní a z pohledu ČD Cargo neperspektivní pro budoucí provoz, kdy pro jejich morální a technickou zastaralost a probíhající obnovu lokomotivního parku nedává ekonomický smysl do těchto dvou lokomotiv dále investovat v rámci oprav vyšších stupňů. Lokomotivy navíc nejsou předmětem projektu ETCS, tzn. že se neplánuje jejich vybavení evropským vlakovým zabezpečovačem. Operabilita lokomotiv, tedy jejich provozní využití, by se zaváděním vý-

hradních provozů vlaků pod dohledem ETCS od roku 2025 (výhradní provoz na prvních úsecích koridorových tratí a s tím související nutnost vybavení hnacích vozidel zajíždějících

dějovici. Prvně jmenovaná lokomotiva, vyrobená v roce 1967, zde byla pravidelně nasazována na výkony do poloviny roku 2018 a během služby u ČD Cargo najela přes 170 tisíc kilometrů. V případě lokomotivy řady 751, vyrobené o dva roky později, pak lze hovořit téměř o 250 tisících kilometrech, přičemž na vlcích ČD Cargo se pravidelně objevovala až do poloviny roku 2020.

Lokomotivy opustily své přibližně 15leté domovské depo na jihu Čech dne 23. srpna 2023



Převaha lokomotivy 751.316 určené pro provoz v Maďarsku na vlaku NEx 49825 do Štúrova
FOTO: PETER MELICHER



Dne 30. srpna 2023 přijela na vlaku Mn 83474 do Meziměstí na opravu „bardotka“ 749.018 určená pro společnost CD Cargo Slovakia. Přístavbu do bývalého depa zajistily lokomotivy 742.202 + 742.353 od manipulačního vlaku. FOTO: TOMÁŠ SÁGNER

také do příslušných uzlových stanic) postupně snižovala.

Lokomotiva 749.018 byla celou svoji životní etapu v ČD Cargo dislokována v SOKV České Budějovice a téměř stejně tak tomu bylo i v případě lokomotivy 751.316. Své výkony tak realizovaly převážně pod taktovkou PJ České Bu-

v odpoledních hodinách a přes PPS Lanžhot vyrazily do nového působiště. „Bardotka“ 749.018 se pak znovu vrátila do Čech, konkrétně do Meziměstí, kde bude ve zdejších dílnách firmy TRAK Rail provedena její oprava.

DAVID JELÍNEK

BUSINESS CARGIÁDA 2023

V V pořadí již 16. ročník oblíbené sportovně-společenské akce známé z předchozích let jako „Sportovní hry ČD Cargo“, se uskutečnil v areálu hotelu Kraskov u sečské přehrady ve čtvrtek 14. září 2023. Již druhým rokem se v inovovaném konceptu her soutěží týmově a pod názvem „Business Cargiáda“.

Nový model si při své loňské premiéře získal velkou oblibu, a tak bylo nasnadě jeho pokračování.

Principem celodenní hry „Grand Prix ČD Cargo“ bylo vyhrát při jednotlivých disciplínách co nejvíce speciálních bankovek, které v závěru sloužily k nákupu potřebného materiálu a součástek pro stavbu originálních závodních lokomotiv. Disciplíny jako řezání dřeva se zatloukáním hřebíků, stavba stanu či souboj o udržení tupláků s vodou, prověřily nejen schopnosti jednotlivých týmů, ale především přinesly spoustu komických situací, smíchu a dobré nálady. A o to především při takových



akcích jde, pobavit se při nenáročných sportovních aktivitách, užít si pohodový relax a alespoň na chvíli se oprostit od náročných pracovních povinností.

Vyvrcholením sportovního zápolení byla odpolední prezentace jednotlivých týmů a jejich závodních strojů a absolvování závodního okruhu. Kreativita týmů byla obdivuhodná, a tak vznikly opravdu originální stroje neobvyklých designů a konstrukcí. Není vůbec podstatné, kdo si nakonec odnesl vítězné poháry a medaile, ale je důležité, že po celý den panovala mezi všemi účastníky skvělá nálada rámovaná téměř dokonalým počasím. Během celého dne nechybělo výborné občerstvení a zanedbán nebyl ani pitný režim. Pro ty, kteří v rámci sportování utrpěli nějaký ten šrám či menší bolístku, byla v pohotovosti zručná fyzioterapeutka. Večerní program odstartoval

originální „železničářský kvíz“, po kterém již prostory hotelové terasy zaplnily tóny diskotékových skladeb. Po počátečním ostychu se i večerní program dostal do těch patřičných obrátek a neumdlévající tanečníci ještě dlouho po půlnoci žádali DJ o přídavek.

Péče o zákazníky a obchodní partnery patří dlouhodobě mezi důležité články aktivní obchodní politiky ČD Cargo. Nedílnou součástí jsou i oblíbené sportovně-společenské akce, jakou Business Cargiáda bezesporu je. Důležitost této akce umocnila i celodenní účast ředitelky odboru obchodu Vlasty Slavíkové. Domů se všichni rozjížděli s dobrou náladou, novými zážitky a přáním brzy se zase na podobné akci společně setkat.

ZDENĚK ŠILER

FOTO: ARCHIV ČD CARGO



PRO MEDAILE s čtyřnohým přítelem

Dnešní článek o zajímavých zálibách našich zaměstnanců nás zavede za panem Jiřím Barátem a jeho čtyřnohým přítelem. Pan Barát se věnuje sportovní kynologii jako závodník a rozhodčí z výkonu sportovních psů podle národního a mezinárodního zkušebního řádu. V odvětví sportovní kynologie (resp. psího sportu) se buduje velmi úzký vztah mezi psem a jeho psovodem. Existuje mnoho disciplín, ve kterých mohou psi soutěžit, velmi oblíbené jsou mezi lidmi také samotné výstavy psů.

► **Jak dlouho se věnujete sportovní kynologii a co Vás k ní dovedlo?**

Od dětství jsem miloval psy, ale vlastního psa jsem dlouho nemohl mít, jelikož jsme bydleli v bytě v panelovém domě. Ale chodil jsem se dívat na cvičák, tehdejší Svazarm, kde jsem po nějaké době začal cvičit cizí psy a coby čtrnáctiletý jsem rovněž začal figurovat (figurant =



pomocník na obranách s rukávem). Později jsem se stal dokonce svazovým figurantem, což znamená, že jsem figuroval na vrcholových soutěžích a mistrovstvích republiky. V současné době jsem nejen aktivní závodník, ale i rozhodčí z výkonu, takže tento sport znám z obou stran.

► **Víme o Vás, že jste majitelem chovatelské stanice. O kolik psů celkem se staráte? Jsou všichni psi chováni pro výcvik?**

První vrh v mé chovatelské stanici se narodil před šestnácti lety. Štěňata neodchovávám často, většinou až tehdy, když si chci odchovat další generaci pro sport. Naše odchovy jsou zaměřeny výhradně na výcvik, práci a sport. Psi, se kterými jsem během 20 let závodil, pocházeli z mé chovatelské stanice. Doma míváme více psů, protože u nás žijí tři generace – psi v aktivním věku, kteří absolvují zkoušky, závody a další soutěže, dále štěňata nebo mladí psi v přípravě na závodní kariéru a v neposlední řadě tzv. „důchodci“ – psi po ukončení závodní a chovné kariéry. Naši staří psi u nás vždy zůstávají a už se stalo tradicí, že důchod tráví doma v teple u krbu ☺.

► **Zmínili jste, že se věnujete určitému plemenu – německému ovčákovi. Jsou všechna zvířata ve Vaší stanici stejného plemena a proč je to právě německý ovčák?**

Měl jsem možnost cvičit různá plemena psů – beauceron, velký knírač, dobrman, rotvajler, ale německý ovčák je mi nejbližší svou povahou. Je totiž nejvšestrannější pro sport a práci, které se věnuji. Kromě německých ovčáků máme doma i belgické ovčáky, které preferuje moje manželka.

► **Se svými psy jste se zúčastnil několika mezinárodních soutěží. Můžete nějaké konkrétní jmenovat, kde jste se svými psy uspěl?**

Moje zatím nejúspěšnější fena Hexa získala tituly český šampion práce a titul mezinárodní šampion práce FCI – tento titul má kromě ní v České republice pouze ještě jeden německý ovčák. Vyhrál jsem Mistrovství Moravskoslezského kynologického svazu v roce 2016, páté místo na Mistrovství ČR německých ovčáků v roce 2017 a ve stejném roce jsem se zúčastnil Mistrovství světa německých ovčáků v holandském Tilburgu, kde český tým skončil na druhém místě v družstvech. Také jsem v tomto úspěšném roce vyhrál mistrovství v Polsku. S dcerou Hexy, mou aktuální závodní fenou Champi, jsem v roce 2022 skončil na šestém



místě na Mistrovství ČR německých ovčáků a byl jsem první náhradník na Mistrovství světa.

► **Máte za sebou výběrovou soutěž na Mistrovství republiky v Roudnici nad Labem, pokud se nemýlím – jak jste zde uspěli? A co Vás čeká dále?**

Skončili jsme na sedmém místě a kvalifikovali se na mistrovství všech plemen. Letos nás tak čeká účast hned na dvou mistrovstvích – a to jak všech plemen psů, tak poté pouze německých ovčáků.

► **Jsou nějakým způsobem limitováni psi, kteří se mají zúčastnit soutěží?**

Za prvé musí mít vrozené předpoklady – zdravotní a povahové. Zátěž ve výcviku a na soutěžích je tak velká, že ji zvládnou pouze zdravá zvířata. Zároveň musí mít chuť pracovat. Zvířata musí absolvovat škálu zkoušek od nejnižších po nejvyšší, a poté musí projít kvalifikačními závody, aby se mohli zúčastnit soutěží nejvyšších pro mistrovství. Příprava psa od štěněte po vrcholné soutěže trvá zhruba 3 až 4 roky. Pokud je pes zdravý, závodí zpravidla do 8 let, výjimečně do 9 let, což byl případ mé Hexy. Poslední Mistrovství repu-

bliky absolvovala v 9 letech a byla nejstarším psím závodníkem.

► **Pomáhá Vám někdo s tímto koníčkem?**

Samozřejmě, bez zázemí a podpory rodiny není možné tento náročný koníček vůbec provozovat. Tento koníček mi zabere skoro všechnu volnou dobu. Navíc jako rozhodčí z výkonu často jezdím posuzovat zkoušky a závody po celé republice. Pomáhá mi celá rodina, včetně našich dětí, které jezdí na všechny tréninky a soutěže s námi.

► **Při těchto závodech jste podporován naší společností ČD Cargo. Jak moc je pro Vás tato finanční podpora důležitá?**

Ano, letos jsem obdržel od ČD Cargo finanční dar na sportovní činnost. Jsem velmi rád, že ČD Cargo podporuje sportovní a zájmovou činnost svých zaměstnanců. Jsem přesvědčený, že podpora sportu a zdravého životního stylu je v dnešní době velice důležitá. Kromě toho nás podporuje i český výrobce krmiv Fitmin. Děkuji za rozhovor a přeji Vám mnoho dalších sportovních úspěchů.

MICHALA GRÜNBAUM

FOTO: ARCHIV JIŘÍHO BARÁTA

ÖBB Rail Cargo Group přesouvá 200 000 tun odpadu ze silnice na železnici

Od začátku roku platí v Rakousku novela zákona o nakládání s odpady (zkratka AWG, německy Abfallwirtschaftsgesetz), která nabízí obrovský potenciál pro ochranu klimatu i ekologickou přepravu odpadů po železnici.

Přeprava odpadů o celkové hmotnosti vyšší než 10 tun musí být přepravována po železnici, pokud vzdálenost přesahuje 300 km. Od roku 2024 dojde ke snížení vzdálenosti na 200 km a od roku 2026 na 100 km. Přičemž výjimkou jsou situace, kdy se objektivně prokáže, že po železnici nelze zajistit odpovídající kapacity nebo pokud by v případě železniční dopravy byla přepravní vzdálenost, kterou je třeba urazit po silnici při cestě do jednoho z nejbližších míst železniční nakládky a zpět, vyšší než 25 % celkové vzdálenosti ujeté v Rakousku.

V úzké spolupráci s novými i stávajícími zákazníky společnost RCG vyvinula řadu logistických konceptů, které jsou úspěšné jak z provozního, tak z ekonomického hlediska. Byly podepsány a uzavřeny četné smlouvy a počáteční hodnocení ukazuje následující:

200 000 tun odpadu, který byl dříve přepravován nákladními automobily, se nyní přepravuje po železnici, díky ustanovením výše uvedeného zákona. To odpovídá více než 11 400 jízdám kamionů (podle studie Herry-Studie se v každém nákladním vozidle přepravuje 17,5 tuny). Pokud by se všechna tato vozidla seřadila z Vídně, vznikla by na dálnici až do Štýrského Hradce kolona dlouhá asi 200 kilometrů.

Společnost RCG má již dlouholeté zkušenosti v oblasti přeprav odpadů a nabízí efektivní logistická řešení novým i stávajícím zákazníkům, a to jak na národní úrovni v rámci Rakouska, tak na mezinárodní úrovni za hranicemi země. Dokládají to i následující příklady:

* Společnost Böhler Abfall GmbH, která se zabývá likvidací odpadů, vyhrála ve spojení s konceptem železniční logistiky od RCG výběrové řízení vypsané Vorarlberským svazem pro životní prostředí na přepravu čistírenských kalů. Přesněji řečeno, do Dolního Rakouska se ročně přepraví až 12 000 tun čistírenských kalů.

* Zákon o nakládání s odpady se vztahuje i na mezinárodní dovozní, vývozní a tranzitní dopravu. Pro italskou společnost DIFE přepravuje

RCG ročně 5 000 tun komunálního odpadu z Itálie do Nizozemska k termické recyklaci – přes Rakousko vede téměř 1 600 kilometrů dlouhá trasa.

* Linz AG je dlouholetým zákazníkem společnosti RCG. Od začátku roku – kromě již tradičních 78 000 tun ročně – přepravuje RCG dalších 7 500 tun komunálního odpadu z Grazu do Lince.

V neposlední řadě se do popředí zájmu společnosti ÖBB-Infrastruktur AG dostalo téma nakládacích ramp a vleček. V současném rámcovém plánu byla na modernizaci a rozšíření nakládacích ramp a soukromých vleček vyčleněna dodatečná částka přibližně 4 miliony eur ročně. Tímto způsobem mohou být vytvořeny potřebné infrastrukturní podmínky, díky nimž bude přechod na železnici pro budoucí partnery ještě atraktivnější. Větší využívání vleček ze strany podniků je dalším zásadním krokem k dosažení rakouských klimatických cílů. Právě nedávno byla v Dolním Rakousku zprovozněna čtvrtá vlečka pro významného zákazníka, v roce 2022 byla kompletně zrekonstruována a znovu zprovozněna vlečka Fliegerhorst Brumowski/Langenlebar,



ve spolupráci s rakouskými ozbrojenými silami a ve spolupráci se společností Bau Beton byla vybudována vlečka v přístavu Freudenu ve Vídni. V současné době se konkrétně plánuje zhruba pět nových nebo stávajících vleček, které potřebují rekonstrukci, a osm modernizačních nakládacích míst. Zajímavá inspirace pro Českou republiku.

Na základě podkladů z www.railtarget.cz a www.dnoviny.cz PŘIPRAVIL MICHAL VÍTEZ
FOTO: MARTIN BOHÁČ

Tři zastavení v Porýní



Údolí horního Středního Rýnu je od roku 2002 zapsáno na seznam světového kulturního dědictví UNESCO. Jedná se o cca 67 kilometrů dlouhé údolí, které v sobě spojuje geologické, historické, kulturní a průmyslové dědictví.

Chráněné území má rozlohu 272,5 km². Řeka Rýn patří se svojí délkou přes 1 200 km k nejdelším evropským tokům. Vzniká u obce Reichenau ve švýcarských Alpách soutokem Předního a Zadního Rýnu. Přední Rýn vytéká z jezera Tuma u průsmyku Oberalp, Zadní Rýn pramení u ledovce Paradies. Rýn na své cestě do Severního moře protéká šesti zeměmi. Je to významná dopravní tepna se silnou říční nákladní dopravou. Údolím středního Rýnu procházejí také dvě důležité železniční tratě se silnou osobní i nákladní dopravou. Památek a zajímavostí je v Porýní celá řada, pojďme se nyní zastavit alespoň u tří z nich, které mají alespoň částečně vztah k železnici.

Zastavení první – Rüdesheim

Nad městečkem Rüdesheim am Rhein, které je vyhlášeným výletním a také vinařským centrem, se tyčí památník nazývaný Němci Niederwaldkmal. Jedná se o 38 m vysoké a 75 tun vážící sousoší, kterému dominuje 12,5 m vysoká socha Germanie v podobě dívky držící císařskou korunu ověncenou vavříny. Památník byl vybudován v letech 1877–1883 jako připomínka sjednocení Německa v roce 1871 po Francouzsko-německé válce. Ta probíhala v letech 1870–1871 a skončila tzv. Frankfurtským mírem. Německo také od Francie získalo oblast Alsaska-Lotrinska. Tuto skutečnost připomíná mimo jiné reliéf ve spodní části památníku. Památník se brzy stal vyhledávaným turistickým cílem. Přeprava turistů také byla hlavním posláním Niederwaldbahn (NWB), 2,3 km dlouhé ozubnicové dráhy (systém Rigenbach) o rozchodu 1 000 mm. V provozu byla vždy v letní sezóně v letech 1884–1917 a 1925–1939. Na dráze jezdily parní lokomotivy překonávající sklon až 200 %. K uvažované elektrifikaci tratě nedošlo a po skončení 2. světové války již provoz na dráze nebyl obnoven z důvodu jejího poškození při bombardování. Od roku 1954 slouží k přepravě turistů k památníku 1 387 metrů dlouhá lanová dráha s gondolami. Jízda lanovkou trvá cca 10 minut, kapacita je 1 200 osob za hodinu. V těsném sousedství provozovala společnost NWB ještě jednu ozubnicovou dráhu. Spojovala další turistické letovisko Assmannshausen s loveckým zámečkem Nieder-



Monumentální památník nad městečkem Rüdesheim am Rhein

wald. Dráha byla 1,3 km dlouhá, měla také metrový rozchod a Rigenbachovu ozubnici. V provozu byla v letní sezóně v letech 1886–1917. I tato dráha byla v roce 1953 nahrazena 900 metrů dlouhou sedačkovou lanovkou.



Opevněné kamenné věže Ludendorffova železničního mostu na levém břehu Rýna u Remagenu

Zastavení druhé – Remagen

Ludendorffův železniční most u Remagenu o délce 325 m byl postaven v letech 1916–1919 podle projektu Karla Wienera, aby pomohl dodávat zásoby německým jednotkám na západní frontě. Spojoval levobřežní a pravobřežní rýnskou trať s Ahrtalbahn. Pojmenován byl po generálovi Erichu Ludendorffovi, který se o jeho výstavbu zasadil. S ohledem na to, že se jednalo o vojensky významný objekt, byly na každé straně mostu postaveny dvě opevněné kamenné věže. Na východním předpolí mostu



Údolí Rýna je důležitou dopravní tepnou

vcházela trať do 383 m dlouhého tunelu pod kopcem Erpeler Ley (dnes je část tunelu využívána jako divadlo). Konstrukteři vytvořili v mostních pilířích dutiny, kam bylo možné umístit demoliční nálože. V roce 1938 byly na důležité konstrukční prvky mostu umístěny boxy, do kterých bylo možné vložit cca 3,5 kg trhaviny. Jednotlivé boxy byly spojeny elektrickým kabelem s ovládacím centrem uvnitř tunelu. Po zničení mostu v Kolíně nad Rýnem vydal Adolf Hitler rozkaz, aby demoliční nálože byly do boxů umístěny pouze tehdy, pokud je nepřítel v určité blízkosti. Z důvodu nervozity ženistů, aby most nebyl odpálen příliš brzy nebo aby pak odpálení

ňujících snadný přechod Rýna. Výše uvedené události jsou barvitě popsány ve filmu Most u Remagenu, který se v roce 1968 natáčel v Československu, konkrétně na mostě v Davli.

Zastavení třetí – Drachenfelsbahn

V Porýní byla postavena celá řada ozubnicových drah. Do dnešních dnů však zůstal provoz zachován pouze na jedné, na tzv. Drachenfelsbahn vedoucí z městečka Königswinter na sopečný vrch Drachenfels se stejnojmennou zříceninou. Ta v letošním roce oslavila 140. výročí od zahájení provozu – první vlak svezl cestující 13. července 1883 – a je tak nejstarší německou ozubnicovou železnici. 1,52 km dlouhá trať má rozchod 1 000 mm a je vybavena Rigenbachovou ozubnicí. Vychází z dolní tříkolejné stanice, kde je zároveň depo dráhy. Přibližně v km 0,9 je výhybna, kde mohou vystoupit cestující mířící nejen do okolní přírody, ale i na prohlídku novogotického zámku Drachenburg. Za výhybnou trať vede po kamenném mostě a vlak vjede do úseku s největším stoupáním 200 %. Při stoupání dosahují vlaky rychlosti 18 km/h, směrem dolů pak 16 km/h. Z historických událostí týkajících se dráhy musíme zmínit její koupi Ferdinandem Mühlensem v roce 1913, který Drachenfelsbahn sloučil s nedalekou, 1,75 km dlouhou zubačkou z Königswinter na Petersberg. Ta byla pro veřejnost otevřena v roce 1889, měla také rozchod 1 000 mm a Rigenbachovu ozubnici a maximální sklon zde dosahoval až 260 %. Neměla však takové štěstí a v roce 1958 byla uzavřena. Provoz na Drachenfelsbahn zajišťovaly až do roku 1953 pouze parní lokomotivy. Dnes je trať elektrifikována stejnosměrným proudem o napětí 750 V a provoz je zajišťován šesti elektrickými vozy. Při intervalu 30 minut je však využíván pouze jeden z vozů, při vyšší frekvenci jsou nasazovány vozy dva, které se ve výhybně křížují. Vozy také mohou jezdit spřažené. Dodejme, že dráha je v provozu od ledna do poloviny listopadu a zpáteční jízdenku si můžete koupit za 12 eur.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH



Elektrický vůz č. 4 zastavuje ve výhybně v blízkosti zámku Drachenburg.



Také na tzv. Brohltalbahn, na úzkorozchodné trati (1 000 mm) z Brohl am Rhein do Engelnau byl až do roku 1934 částečně ozubnicový provoz (dvoulamelová Abtova ozubnice). Dnes zde jezdí nejen výletní vlaky Vulkan Express, ale trať je využívána rovněž pro nákladní dopravu.