

# Cargovák



## Úvodní sloupek

### Facebook ČD Cargo

**M**noho čtenářů našeho interního magazínu Cargovák je zároveň fanoušky ČD Cargo na sociálních sítích. V menší míře na platformě X (dříve Twitter), ve větší míře na Facebooku. Po dobu existence našich facebookových stránek jsme získali okolo 7 tisíc sledujících. Svědčí to o zájmu nejen o naši firmu, ale celkově o železniční nákladní dopravu. Bohužel poslední příspěvek jsme na staré FB stránky „pověsili“ 31. srpna a následující den již aktualizace nebyla možná. Spojit se s provozovatelem Facebooku, firmou META, nebylo právě jednoduché, při komunikaci se ukázaly i slabiny umělé inteligence © a bohužel META po měsíci a půl intenzivní komunikace odpověděla, že naši záležitost považuje za vyřízenou. Co pro nás tato strohá věta znamenala? Museli jsme založit nové facebookové stránky a začít znovu od nuly. Více než 150 sledujících získaných za jeden víkend

nás však naplňuje optimismem. Chceme znovu získat nejen svých 7 tisíc sledujících, o které jsme přišli, ale chceme oslovit i všechny další fanoušky železnice. Věřím, že toho společně dosáhneme. A pokud se našimi příznivci chcete stát i vy, stačí jen naskenovat přiložený QR kód.

MICHAL ROH



## Obsah

### Odklony v Březně u Chomutova

**03** V měsících září a říjnu ovlivnila přepravu uhlí do opatovické elektrárny výluka u Žatce. Ta si vyžádala odklonovou vozbu přes Chomutov. Díky zaměstnancům PP Most se ale vše podařilo zrealizovat k plné spokojenosti zákazníka bez výraznějších výkyvů.



### Oslavy 150 let Moravské pohraniční dráhy

**08** V sobotu 7. října 2023 proběhly velkolepé oslavy 150 let tratí, které kdysi náležely společnosti Moravské pohraniční dráhy. Bohužel dnes již mají pro nákladní dopravu spíše menší význam, v minulosti se však jednalo o důležité spojnice.



Vítězem dalšího ročníku fotosoutěže ČD Cargo se stal Vítek Bouša z Teplic. Vítězná fotografie zachycuje lokomotivu 130.027 opatřenou retro nátěrem s vlakem prázdných RockTainerů z Března u Chomutova do Berouna. Fotografie do soutěže zaslalo více než 150 autorů, všem tímto děkujeme. Všechny 9 výherních fotografií si můžete prohlédnout na našich webových stránkách nebo na Facebooku. Každopádně bychom rádi všem účastníkům poděkovali a věříme, že výhry udělají radost, stejně jako zařazení fotografií do stolního kalendáře na rok 2024.



# „Finančních prostředků není neomezené množství,“

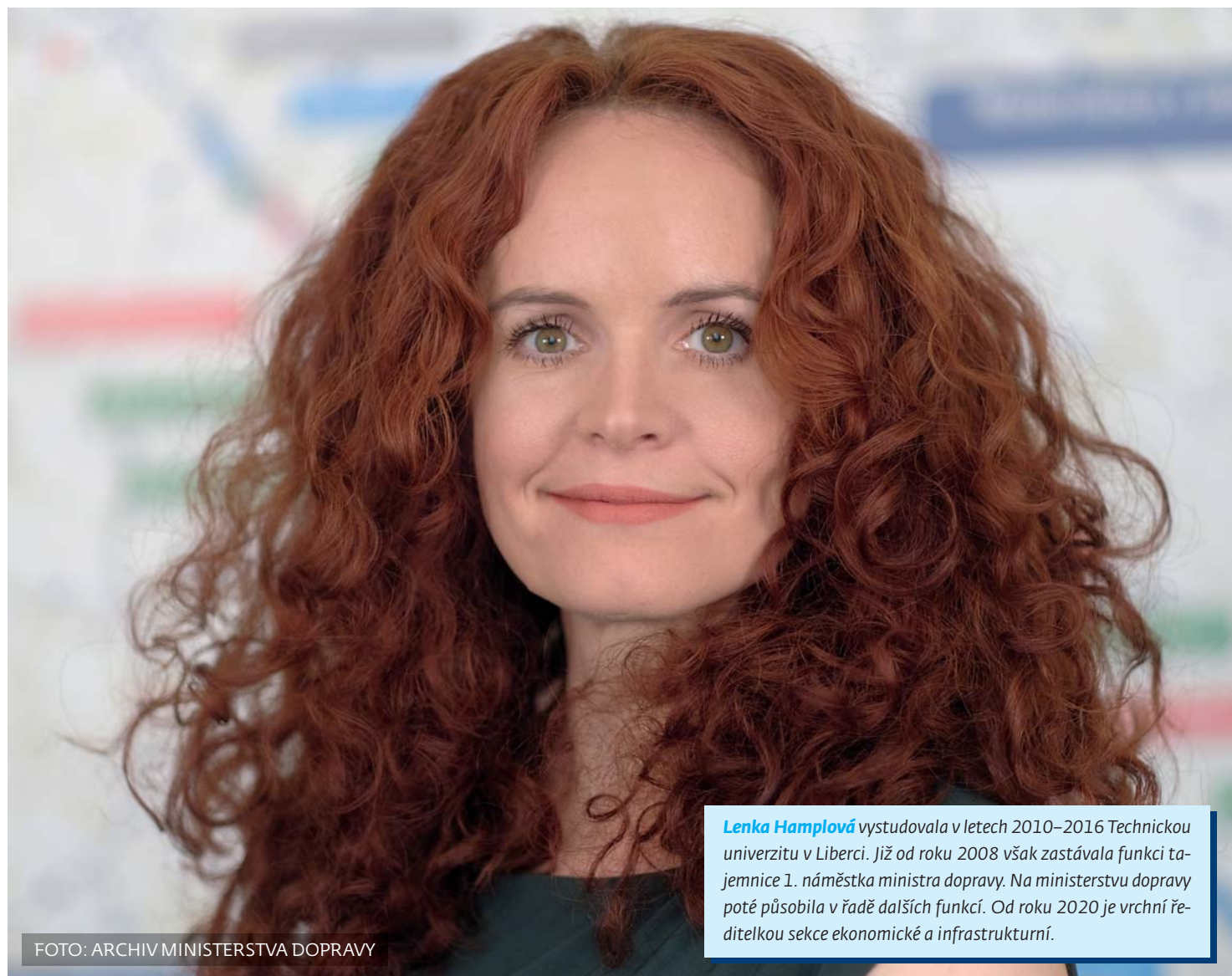
řiká Ing. Lenka Hamplová, vrchní ředitelka sekce ekonomické a infrastrukturní Ministerstva dopravy České republiky. Byla naším vzácným hostem na obchodní konferenci ve Špindlerově Mlýně, kde hovořila mimo jiné o dopravní strategii České republiky. Naši zákazníci si z její prezentace odnesli řadu nových poznatků a my bychom rádi s některými seznámili i čtenáře Cargováku.

► **Mohla byste nám přiblížit základní pilíře dopravní strategie České republiky? Jakým způsobem je tato strategie naplňována?**

Dopravní politika České republiky je základním strategickým dokumentem pro rozvoj dopravy v České republice. Víze dopravní soustavy České republiky z dlouhodobého hlediska předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň podpoří rozvoj strukturálně znevýhodněných regionů. V rámci dopravní politiky jsou definovány jednotlivé cíle a opatření. Pokud jde o nákladní dopravu, tak stěžejním cílem je podpora multimodální dopravy, a to především na delší vzdálenosti. Na dopravní politiku dále navazují dílčí strategické dokumenty, jako například Koncepte nákladní dopravy, a akční plány, které dále rozvíjejí jednotlivé kroky k naplnění definovaných cílů.

► **Je na realizaci této strategie dostatek finančních prostředků? Využíváte také zdroje z Evropské unie?**

Finančních prostředků na realizaci všech plánů samozřejmě nikdy není neomezené množství. Přesto se nám podařilo udržet rozpočet SFDI pro rok 2024 ve výši 150 mld. Kč, z čehož evropské zdroje činí 32 mld. Kč. Vzhledem k tomu, že jsme v posledních letech výrazně navýšili tempo přípravy infrastrukturních staveb, tak bude v příštích letech nezbytné tuto částku lineárně navýšovat. Z toho důvodu je naším aktuálním úkolem hledat další možné zdroje financování, a to i mimo státní rozpočet a evropské fondy. Pro financování výstavby dopravní infrastruktury chceme v maximální možné míře využít soukromý kapitál, a to jak



Lenka Hamplová vystudovala v letech 2010–2016 Technickou univerzitu v Liberci. Již od roku 2008 však zastávala funkci tajemnice 1. náměstka ministra dopravy. Na ministerstvu dopravy poté působila v řadě dalších funkcí. Od roku 2020 je vrchní ředitelkou sekce ekonomické a infrastrukturní.

FOTO: ARCHIV MINISTERSTVA DOPRAVY

formou PPP, tak úvěry od EIB, případně emisemi dluhopisů či zapojením finančních prostředků penzijních fondů.

► **Je Ministerstvo dopravy spokojené se současným rozložením podílu jednotlivých dopravních módů na trhu?**

V posledních letech jsme bohužel svědky mírného poklesu podílu nákladní železniční dopravy. To je bohužel něco, co je v rozporu s dlouhodobou strategií. Pro zvrácení tohoto trendu jsou důležité především investice do infrastruktury

a navýšení kapacity především koridorových tratí. Dále předpokládáme zahájení projektů takzvané „prosté“ elektrizace, čímž sledujeme urychlení přechodu na elektrickou trakci. Mimoto probíhá podpora výstavby a rozšiřování terminálů kombinované dopravy. Se zvýšenou investiční činností je však také spojena řada výluk, které v krátkodobém horizontu situaci na železnici spíše komplikují. Z toho důvodu jsem ráda, že se nám podařilo zlepšit koordinaci jednotlivých staveb a do přípravy zapojit i železniční dopravce.

► **Tématem doby jsou vysokorychlostní tratě. Jaký bude jejich přínos pro nákladní dopravu?**

Z hlediska nákladní dopravy je hlavním přínosem přesun části osobní dopravy na vysokorychlostní tratě a s tím související uvolnění kapacity na konvenčních tratích. Dalším přínosem bude také nutná modernizace železničních uzlů, která povede k jejich větší propustnosti pro nákladní dopravu. V neposlední řadě budou některé úseky, jako například Podkrušnohorský tunel, využívány jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu a tím dojde k dalšímu navýšení kapacity.

► **Zvažujete podporu silniční elektromobility v nákladní dopravě?**

V rámci balíčku Fit for 55 máme povinnost vybudovat v příštích letech dálnice a silnice hlavní sítě TEN-T dobíjecími stanicemi s dostatečnou kapacitou pro nákladní vozidla. Takže v tomto případě jde o jednu z priorit dalšího rozvoje dálniční a silniční sítě.

► **Zastáváte velmi odpovědnou funkci ve státní správě. Je to pro Vás jako pro ženu náročné skloubit svůj pracovní a rodinný život?**

Dovolím si tvrdit, že je to pro mě stejně náročné jako pro mé mužské kolegy. Každopádně fungující skloubení pracovního a rodinného života je velmi závislé na vůli vrcholového politického vedení ministerstva a já jsem ráda, že podmínky, které nám minulé i současné vedení resortu nastavilo, mi umožňují se odpovědně věnovat práci i rodině. Významně k tomu přispívá i fakt, že se nám podařilo v roce 2017 na ministerstvu zřídit dětskou skupinu, která je významným benefitem nejen pro mě, ale pro řadu dalších kolegů a kolegyní.

PŘIPRAVIL: MICHAL ROH



Správa železnic vybrala první tři úseky železničních tratí pro takzvanou prostou elektrizaci. Má jít o úpravy tratí, které umožní provoz elektrických vozidel bez dalších zásadních úprav a modernizace tratí. Takový postup má být rychlejší a levnější. Jde konkrétně o tratě Havlíčkův Brod – Ždírec nad Doubravou – Hlinsko, Kladno – Kralupy nad Vltavou včetně úseku Jeneč – Středokluky a Zdice – Písek. FOTO: JAKUB MAKOVSKÝ



# Další výluka je za námi

**I**nfrastruktura Správy železnic prochází v posledních letech rozsáhlou modernizací a opravami. Netýká se to pouze hlavních koridorů, ale i vedlejších a méně důležitých tratí. Příkladem může být výluka, která se konala ve dnech 2. září–16. října 2023 v úseku Lišany u Žatce – Žatec.

Hlavními důvody výluky byly rekonstrukce mostu v km 204,560 tratě Lišany u Žatce – Žatec, oprava mostních objektů v úseku Postoloprty – Žatec a výměna pražců v železniční stanici Postoloprty. Tyto stavební práce nejenže znemožnily jízdu vlaků ze Žatce do Obrnic, ale napěťově byl vyloučen i úsek ze Žatce přes Hořetice až do Března u Chomutova, a to včetně této stanice. Osobní dopravci RegioJet a GW Train Regio vyřešili situaci jednoduše a mezi Žatcem a Postoloprty zavedli náhradní

autobusovou dopravu. Výluka však na měsíc a půl výrazně omezila i provoz vlaků ČD Cargo. Stanice Březno u Chomutova je přípojnou stanicí pro vlečku, resp. důlní dráhu Severočeských dolů – Dolu Nástup Tušimice (DNT). Z Března každý den odjíždějí vlaky ČD Cargo s hnědým uhlím do elektrárny Opatovice ve východních Čechách. Na přepravu jsou využívány nástavby Innofreight. S lokomotivou elektrické trakce odjíždějí 2 500 tun těžké uhelné vlaky směrem na Žatec, Postoloprty a v odbočce České Zlatníky se napojují na hlavní trať do Ústí nad Labem. S ohledem na napěťovou výluku z Března u Chomutova do Žatce a úplné vyloučení navazující tratě do Lišan u Žatce, bylo nutné vlaky s uhlím směřovat z Března na opačnou stranu do Chomutova.



„Kocour“ 742.018 na postrku 2 500 tun těžkého Pn 66405 (Březno u Chomutova – ELNA Opatovice) se brzy ponoří do tmy 1 758 m dlouhého Březenského tunelu.

Abychom lépe pochopili zdejší provozní situaci, musíme se ohlédnout do historie. Trať z Lužné u Rakovníka přes Žatec do Chomutova zprovoznila společnost Buštěhradské dráhy 4. února 1871. Krátce na to, konkrétně 9. listopadu 1871 byl zahájen i provoz na spojení z Března u Chomutova do Kadaně-Pruněřova. Ta sloužila převážně nákladní dopravě, protože většina rychlíků na Karlovarsko a Chebsko stejně jezdila úvratí přes Chomutov. Tato trať se zároveň stala jednou z prvních obětí postupující těžby uhlí, protože provoz na ní byl ukončen již v roce 1962 z důvodu rozšiřování DNT. Jako náhrada byla vybudována spojka z nové výhybny Spořice (na původní trati do Chomutova) do nové odbočky Dubina (na nové trati z Chomutova do Kadaně-Pruněřova). V roce 1985 byla dokončena elektrifikace úseku z Žatce do Března u Chomutova. Bohužel už tehdy bylo zřejmé, že se důl Nástup bude dále rozšiřovat a elektrifikace navazujícího úseku do Chomutova nebyla provedena. Nakonec byl provoz na další přeložce tratě z Března u Chomutova zahájen až po více než 20 letech, 1. dubna 2007. Došlo ke zrušení výhybny Spořice a k výstavbě nové výhybny Droužkovice. Součástí pře-

ložky je i 1 758 m dlouhý tunel, který byl do dokončení tunelu u Ejovice nejdelším tunelem v České republice. Bohužel ani tato nová trať nebyla z důvodu nedostatku finančních prostředků elektrifikována.

Jak je z výše uvedeného zřejmé, vozba odklonových uhelných vlaků z Března u Chomutova do Chomutova musela být realizována lokomotivami nezávislé trakce. S ohledem na obtížné sklonové poměry (stoupání z Března až 12 ‰) muselo být v čele ložených souprav dvojice lokomotiv řady 742.71, kterým na postrku ještě pomáhala další lokomotiva, zpravidla „kocour“ z chomutovské zálohy. Pro návoz prázdné soupravy do Března postačovala jedna lokomotiva. Po dobu výluky bylo touto náročnou trasou převezeno 37 ložených vlaků. Poděkování za úspěšnou realizaci odklonů patří především zaměstnancům z provozního pracoviště v Mostě. V blízké budoucnosti plánuje Správa železnic elektrifikaci zbývajících 7 km dlouhého úseku z Března u Chomutova do Chomutova. Je však otázkou, zda je tento krok ekonomicky odůvodnitelný s ohledem na postupný útlum těžby a spalování uhlí.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH



Dvojice modernizovaných strojů 742.729 + 742.742 opustilo 16. října 2023 s loženým vlakem Pn 66405 (Březno u Chomutova – ELNA Opatovice) stanici Březno u Chomutova a míří do Chomutova. V pozadí můžeme spatřit chladicí věže elektrárny Tušimice II a vpravo také jedno z velkorypadel Dolu Nástup.

## Brejlovci na vejprtské lokálce

**Ž**elezniční trať Chomutov – Vejprty, která je v provozu od 1. srpna 1872, je jednokolejná neelektrizovaná regionální dráha v Ústeckém kraji. Technicky náročná trať stoupá z Chomutova na hřeben Krušných hor a poblíž Kovářské dosahuje nadmořské výšky 875 metrů. Dále klesá k vejprtskému nádraží ležícímu ve výšce 715 metrů.

Ve druhé polovině dvacátého století význam tratě upadal. Železniční svršek nebyl udržován, chátraly také nádražní budovy a trať byla celkově nerentabilní. V roce 1948 byl ukončen provoz na odbočce z Křimova do Reitzenhainu, ale přibližně do roku 1959 trať sloužila coby

vlečka do stanice Hora Svatého Šebestiána. Přerušeno bylo také spojení Vejprt s Němčicemi a k jeho obnovení došlo až 1. srpna 1993, a to včetně rekonstrukce pohraničního mostu. Přesto provoz na trati nadále klesal a v roce 2006 se uvažovalo o úplném zastavení provozu. Od jízdního řádu 2019/2020 provozuje pravidelně sezónní osobní vlaky společnost Die Länderbahn CZ, která zde nasazuje jednotky Regiosprinter.

Nákladní doprava na vejprtské lokálce je provozována pouze příležitostně, a to manipulačními vlaky z Chomutova do Vejprt a zpět. Přepravovanou komoditou je dnes již výhradně dřevo z místní těžby, které buďto putuje na vývoz nebo ke zpracování na některou z pil v Če-



V textu zmíněný fotovlak s legendárním strojem 753.301 v dopravně Kovářská, u strážního domku, jenž se stal kulisou ve filmu Filipa Renče, Hlídač č. 47.

ské republice. Tyto přepravy se odehrávají pouze v určitém období a zpravidla přilákají i zahraniční železniční fotografy. Druhé místo, kde se lze s nákladními vlaky ČD Cargo na této lokálce potkat, jsou Černovice u Chomutova. Na vlečku zdejšího zemědělského podniku se přistavují vozy na přepravu obilnin, které se po naložení svážejí manipulačními vlaky na chomutovský „ranžír“, kde jsou z jednotlivých vozů sestavovány ucelené soupravy. V běžném provozu se zde můžeme setkat s motorovými lokomotivami řady 742.0 a 742.71. Určitou výjimkou se stal datum 2. října 2023, kdy na zdejší dráhu zavítal poněkud nevšední host – „dvojice brejlovců“. Víceměně šlo o souhru několika náhod. Na následující den byla totiž německými železničními fotografy objednána mimořádná jízda fotovlaku z Chomutova do Vejprt a zpět. Na tento výkon byla objednána u PJ Ústí nad

Labem lokomotiva 753.301. Ve stejném období na stroji 750.338 proběhla garanční oprava, po které bylo nutné lokomotivu vyzkoušet, a to včetně dvojlenného řízení právě s 753.301. A k tomu ještě přijela 2. října 2023 do Chomutova ucelená souprava třiceti vozů na obilnův stanicí Černovice u Chomutova. A tak byla dvojice 750.338 + 753.301 nasazena na poněkud nevšední výkon – celou soupravu v dopoledních hodinách dovezla do Černovic, kde ji zároveň přistavila na předávací kolej vlečky. Druhý den se „brejlovec“ po trati „prohnal“ hned několikrát, ale v tomto případě šlo o již zmíněný zaplacený fotovlak.

Závěrem je nutné předat poděkování zahraničním účastníkům Provozní jednotce Ústí nad Labem, nejen za vstřícnost, ale i za dobře zorganizovanou akci.

TEXT A FOTO: NT



Dvojice 750.338 + 753.301 s ucelenou soupravou čítající třicet vozů v dopravně Černovice u Chomutova dne 2. října 2023



# Představujeme útvary generálního ředitelství ČD Cargo (18.)

## Odbor podpory prodeje

**N**áš seriál představující jednotlivé útvary generálního ředitelství dospěl do svého závěru. Jako poslední vám představíme odbor podpory prodeje, který se mimo jiných činností stará o pravidelné vydávání magazínu Cargovák.

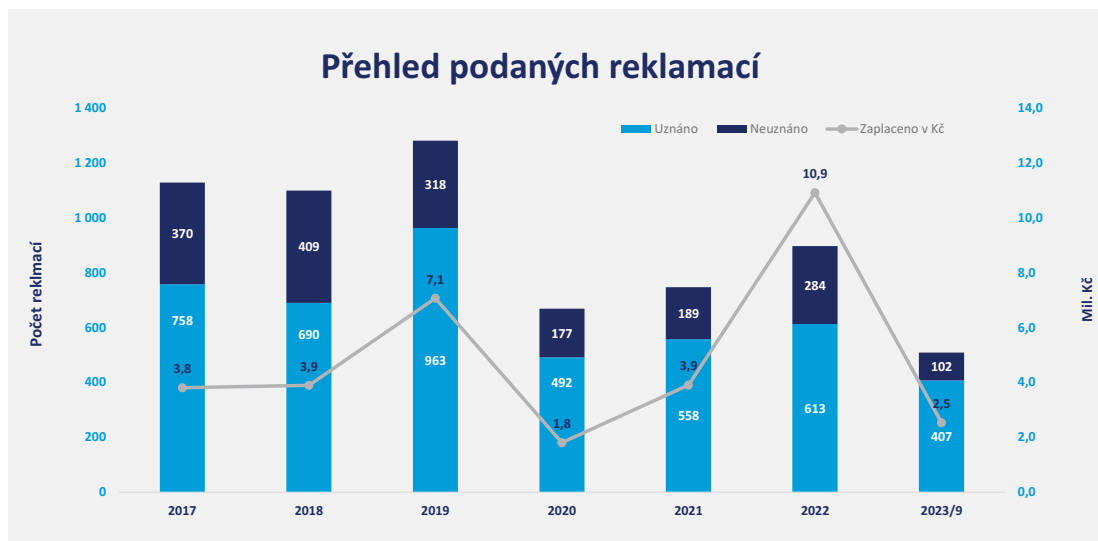
Záběr činnosti odboru podpory prodeje je opravdu široký, proto je odbor rozdělen na čtyři oddělení a další zaměstnanci jsou podřízeni přímo řediteli odboru. Pracovníci **oddělení přípravy nabídek O7/1** analyzují a kontrolují dodržování cenové a obchodní politiky a také se aktivně podílejí na přípravě cenových nabídek, dohod a také smluv o nákupu výkonu nebo služeb. Nakoupené výkony umožňují nabídnout zákazníkovi komplexní služby i tam, kde je ČD Cargo není schopné zajistit prostřednictvím poboček nebo dceřiných společností. Veškerá činnost oddělení probíhá v součinnosti s obchodními manažery odboru obchodu a také s OPT, proto jsou i manažeři nabídek členění dle komodit. Klíčovým informačním systémem pro práci tohoto oddělení je IS OSCAR umožňující práci s nabídkovými i vyhlášenými cenami a umožňuje i tvorbu zákaznických dohod a smluv. Do agendy tohoto oddělení patří i smlouvy na poskytování dat o pohybu zásilek z portálu EROZA, včetně přípravy podkladů pro fakturaci.

**Oddělení obchodních analýz a metodiky O7/2** zajišťuje rozborovou a analy-

tickou činnost ve vztahu k nákladní přepravě. Přípravuje výkazy například pro Český statistický úřad a další subjekty. K výstupům tohoto oddělení patří i tzv. flash listy s podrobnými informacemi o vývoji přeprav v každé komoditě. Součástí výstupů je i analýza přeprav realizovaných jinými dopravci. Významnou měrou se podílíme na přípravě podnikatelského plánu naší společnosti. Kromě statistik spravují pracovníci tohoto oddělení agendu Smluvních přepravních podmínek a Tarifu pro přepravu vozových zásilek – dvou nejzákladnějších dokumentů, podle kterých se řídí přeprava ČD Cargo. Kolegyně v Olomouci koordinuje z obchodního hlediska vymáhání pohledávek z přepravy. Přípravujeme také podklady pro výběrová řízení a veřejné zakázky.

V koordinaci s dalšími útvary ČD Cargo zpracováváme stanoviska k postradatelnosti infrastruktury nebo prodejům majetku. Zapomenout nesmíme ani na vydávání a rušení zákazů nakládky.

**Oddělení reklamací O7/3** vyřizuje reklamace všech škod vzniklých při přepravě, tzn. například při úbytku zboží, poškození zboží při mimořádných událostech apod. Neřešíme však reklamace z dovozného. Klíčový je pro nás program RNS (Reklamace a náhrady škod), při šetření reklamací spolupracujeme nejen s útvary napříč ČD Cargo, ale také se zahraničními dopravci nebo pojišťovny. Není to však jen o vyplácení náhrad za škody. Na základě jednotlivých reklamací přijímáme nápravná opatření, například ve spolupráci s odborem bezpečnosti navrhujeme lokality, kde potřebujeme sčíst zásilky apod.



Činnost **oddělení mezinárodních vztahů v nákladní dopravě O7/4** je pak zřejmě již z jeho názvu. Zabezpečuje činnosti spojené s členstvím ČD Cargo v různých mezinárodních organizacích, jako například UIC, CER, OSŽD, CIT a dalších. Koordinuje také naše mezinárodní aktivity s mateřskými ČD a s Ministerstvem dopravy. Z pohledu legislativního je za ČD Cargo garantem aktuálnosti Produktů CIT, například průvodce nákladním listem CIM (GLV-CIM), průvodce vozovým listem CUV (GLW-CUV) nebo průvodce nákladním listem CIM/SMGS. Kolegyně sídlící v Ostravě metodicky řídí zaměstnance provozních jednotek v oblasti celních služeb a zajišťuje i jednotný výklad a aplikaci předpisů orgánů státní správy v celní oblasti. Mezinárodní aktivity ČD Cargo jsou poměrně rozsáhlé a je důležité být v Evropě vidět a zároveň být také schopni komentovat a připomínkovat návrhy týkající se různých evropských projektů, jakým je například v poslední době digitální automatické spřáhlo. Právě o to se starají pracovníci tohoto oddělení, samozřejmě ve spolupráci s dalšími kompetentními pracovníky napříč ČD Cargo.

Poslední důležitou oblastí, o kterou se O7 stará, je **komunikace**. Zabezpečujeme provoz infolinky, která podává základní informace o činnosti ČD Cargo a je využívána jak potenciálními zákazníky, tak studenty, novináři nebo jen zájemci o železnici. Přípravujeme nejen magazín Cargovák, ale i další propagační a reklamní tiskoviny, připravujeme podklady do výroční zprávy. Staráme se také o náplň internetových stránek, profilu na Facebooku a také platformy X (dříve Twitter). Mimo jiné také navrhujeme polepy nových lokomotiv, zabezpečujeme účast naší společnosti na veletrzích, organizujeme ples ČD Cargo, obchodní konferenci a další společenské nebo sportovní akce. V našem e-shopu mají vedoucí pracovníci jednotlivých JOS možnost si objednat reklamní předměty pro své partnery.

MICHAL ROH  
GRAF: LEONA PECKOVÁ

**Pozici ředitele odboru zastává Michal Roh, kterému jsme položili otázky týkající se konkrétních činností O7.**

► **Co pro váš odbor znamená organizace obchodní konference?**

Příprava obchodní konference je poměrně náročný proces, který začíná rezervací potřebné ubytovací kapacity. A s ohledem na velký zájem o tuto akci již máme docela problém vybrat odpovídající zařízení. Náročná je i příprava samotného konferenčního programu tak, aby byl pro naše partnery zajímavý a přínosný. Chceme jim nabídnout zajímavé informace nejen z prostředí ČD Cargo, ale vysvětlit jim i makroekonomickou situaci, aby lépe pochopili, co nás vede k úpravě cen. Ve společenské části večera chceme, aby se naši zákazníci bavili, proto i programu této části věnujeme velkou pozornost. Podobně jako v divadle pak samotné konferenci předchází několik zkoušek. Musíme připravit animace, prezentační videa a další grafické materiály, postarat se o technické zabezpečení akce. Na konferenci však bývají prezentovány i dokumenty připravované našim odborem, konkrétně „tévézetka“ a smluvní přepravní podmínky. Jejich změny musíme mít předem schválené představenstvem. Zkrátka druhý den po konferenci je fajn ☺.

► **Jakým způsobem probíhá šetření reklamací a jaké reklamace řešíte?**

Téměř každá reklamace je jiná, ale základní postup je stejný. Po obdržení reklamace, resp.



Michal Roh FOTO: ZBYNĚK LOLA

žádosti od zákazníka si na příslušném provozním pracovišti vyžádáme originál komerčního zápisu, případně další související dokumenty, jako například protokol o poškození vozu, zprávu od Hasičské záchranné služby apod. Při šetření reklamací také někdy komunikujeme s Policií České republiky. Na základě všech shromážděných informací pak stanovíme odpovědnost za vzniklou škodu a reklamaci finančně urovnáme. Musím konstatovat, že ne vždy k plné spokojenosti zákazníka, ale

vždycky korektně. Ne vždy je totiž vina na straně dopravce. Zákazníci mohou mít například problémy s váhou, o kterých nemusí vědět, příčinou poškození zboží může být jeho špatné ložení apod. A jaké reklamace řešíte? Velkou část tvoří reklamace na úbytek zboží při přepravě, zejména železného šrotu. Zabýváme se také reklamacemi poškození automobilů vandaly při přepravě, reklamacemi z překročené dodací lhůty apod. Interně si pak dělíme reklamace na vnitrostátní a meziná-

rodní, přičemž ty druhé jsou většinou složitější a jejich vyřízení, z důvodu nutnosti komunikace se zahraničními dopravci, časově náročnější.

► **Zmínil jste, že váš odbor zajišťuje i činnost infolinky. Na jaké nejčastější dotazy odpovídáte? Vyskytly se třeba i některé, co vás pobavily?**

Portfolium dotazů je poměrně pestré. Část tvoří dotazy na naše služby, případně na konkrétní ceny. Volající také shánějí kontakty na různá pracoviště ČD Cargo. V minulosti jsme rovněž ve větší míře vyřizovali dotazy týkající se pohybu konkrétní zásilky. Těchto dotazů je však, s ohledem na novou aplikaci ČDcgo, dnes již minimum. Vyřizujeme nejen telefonické dotazy, ale e-mailem nás oslovují i například studenti s žádostmi o různé informace o naší společnosti, které pak zužitkovávají ve svých odborných pracích. Dost často se stává, že si nás volající pletou se zákaznickou linkou Českých drah. Trpělivě jim musíme vysvětlit, že za zpoždění nebo špatné řazení vozů v rychlíku opravdu nemůžeme ☹. Prostřednictvím formuláře na stránkách [www.1vagon.cz](http://www.1vagon.cz) se k nám dostávají i poptávky na přepravu formou „jednotlivé“. A právě zde se nejčastěji setkáváme s různými neobvyklými dotazy, zvláště pokud poptávajícímu nechybí smysl pro humor. Jinak by asi nechtěl přepravit stádo slonů. Ale mohu ho ubezpečit, že i takovou přepravu bychom dokázali určitě zajistit.

PŘIPRAVILA: MICHALA GRÜNBAUM



# HRrrrr na to aneb ohlédnutí za náborovými kampaněmi roku 2023

**B**udování silné značky ČD Cargo jako stabilního a perspektivního zaměstnavatele, který má i v této společensky a ekonomicky nejisté době co nabídnout, je v letošním roce hlavním cílem oddělení personálního managementu v oblasti náboru. Chceme být na očích široké veřejnosti, a tedy i potenciálních uchazečů o práci. Proto jsme se v rámci schválené personální strategie intenzivně zaměřili na rozvoj personálního marketingu. Jeho základy jsme postavili na moderních a účinných nástrojích. A jaké byly naše další kroky? Pojďme se na to společně podívat...

V lednu jsme ve spolupráci s Josefem Kreische, vedoucím oddělení personálního managementu, doslova přetavili náborovou strategii do projektového plánu, který se stal naším navigátorem po celý rok. Pak jsme nastartovali motory a pustili se do práce.

V únoru jsme zahájili rozsáhlý projekt náborového focení našich zaměstnanců z provozu a opravárenství. Tento projekt vycházel z jednoho z pilířů naší náborové strategie. V souladu s aktuálními náborovými trendy jsme už nechtěli, aby na našich propagačních materiálech byly neznámé, dokonale vyhlazené tváře z univerzálních fotobank. Chtěli jsme ukazovat opravdový život našich zaměstnanců, jejich tváře a jejich skutečné příběhy. Na tomto projektu s námi spolupracoval kolega Vlastimil Hybrant, vedoucí skupiny z oddělení specializovaných činností SMS a v tu chvíli pro nás především skvělý fotograf. V průběhu projektu a daných termínech jsme požádali ředitele všech PJ a SOKV po celé republice o spolupráci při oslovování zaměstnanců, kteří by byli ochotni stát se tvářemi ČD Cargo. Zároveň jsme potřebovali pomoc s organizací tak, aby vše probíhalo hladce a s co nejmenší zátěží pro všechny účastníky. Vše klapalo dle plánů a my se rozjeli po Čechách a Moravě a v tomto pořadí navštívili: 16. února PJ a SOKV Ústí nad Labem



(začínáme...), 31. března PJ a SOKV Ústí nad Labem (vracíme se, něco jsme nestihli), 11. července PJ a SOKV Ostrava (začíná letní jízda), 12. července PJ Česká Třebová (jedemeeee), 3. srpna PJ a SOKV České Budějovice (stále jedemeeee), 5. září PJ Brno (začínáme jízdu babím létem), 27. září PJ Praha (...a končíme).

Ze strany všech organizátorů i zúčastněných jsme se vždy setkali s vřelým přístupem a perfektní spoluprací. A že to nebylo vždy jednoduché! Někteří z našich „modelek“ a „modelů“ byli po noční, jiní nám věnovali kus času ze svého volna, a ne vždy nám přálo počasí. A výsledek? Máme bohatou fotobanku, ze které můžeme po dlouhou dobu čerpat do všech propagačních náborových materiálů a která se stane i nedílnou součástí nových kariérních stránek. Ale o nich až za chvíli. Co je ale ještě nutno dodat k tomuto projektu a čeho si ne skutečně vážíme, je, že jsme v průběhu focení



měli příležitost každou volnou chvíli hovořit s našimi kolegyněmi a kolegy a sdílet s nimi jejich pracovní i osobní příběhy. S mnohými jsme si vytvořili blízké vazby a dohodli se na budoucí spolupráci, která ještě v jiných projektech podpoří naše úsilí o budování značky zaměstnavatele. Na tuto spolupráci se velmi těšíme!

V únoru jsme také spustili kariérní FB stránku s názvem Rozjeď to s ČD Cargo. Tato stránka je veřejnou skupinou určenou jak pro naše stávající, tak i potenciální zaměstnance. Sdílíme tu informace o volných pracovních pozicích, o akcích, jichž se naše společnost účastní i o událostech doporučených pro milovníky vlaků. Nechybí tu ani příběhy ze života našich zaměstnanců, sportovních akcí a oslav. Zkrátka je to prostor, kde nás jako zaměstnavatele mohou případní uchazeči o práci více poznat na méně formální platformě než jsou pracovní portály apod.

Paralelně s náborovým focením jsme vyráželi na další „tour“ a znovu postupně navštívili naše PJ a SOKV. Tentokrát bylo naším záměrem na těchto pracovištích provést analýzu současného průběhu náboru a výběru zaměstnanců, a to z hlediska rolí všech zaměstnanců odpovědných za tyto procesy. Analýza probíhala na třech úrovních pracovních pozic, kterými byli ředitelé, vedoucí pracovníci a personalistky. Se všemi jsme měli báječnou příležitost si formou strukturovaných rozhovorů popovídat nad našimi otázkami, ale nejen to! Vždy jsme si našli společný čas na sdílení aktuální situace a potřeb v oblasti personalistiky týkajících se nejen náboru. Podklady z analýz máme nyní zpracované a na základě jejich výstupů připravujeme novou a efektivní metodiku procesu náboru a výběru zaměstnanců pro vedoucí pracovníky a personalistky.

Pojďme ale dál. Na přelomu února a března jsme začali připravovat náborovou kampaň v rádiu Kiss. Zde nám byl pravou rukou kolega Petr Tobiáš, specialista personálního rozvoje. Při přípravě celorepublikového náborového spotu jsme opět mysleli na oslovení nových kolegů do pozic v provozu i opravárenství. A zaznět v něm musela i klíčová slova, která nás jako silného zaměstnavatele charakterizují: stabilita, jistota, tradice a budoucnost. Tato kampaň byla v éteru k slyšení po celý duben. A pokud jste ji nestihli, můžete si ji poslechnout v příspěvku z 5. dubna na FB Rozjeď to s ČD Cargo.

Když už jsme v dubnu, pak je na čase představit další z rozsáhlých projektů, kterým jsou nové kariérní stránky. Jako partnera jsme si tentokrát vybrali společnost LMC, s níž dlouhodobě spolupracujeme v rámci náborových aktivit na pracovních portálech. Naším prvním úkolem v rámci tohoto projektu bylo zjistit, co si o ČD Cargo myslí naši zaměstnanci, jak ho vnímají, proč tu pracují, co je motivuje, baví, v čem

je pro ně společnost jedinečná apod. Tím jsme získali obraz naší značky zaměstnavatele, který chceme ukázat světu. Jinými slovy, čím a jak se jako zaměstnavatel budeme na pracovním trhu dále prezentovat. K tomuto účelu jsme realizovali dva workshopy se zástupci zaměstnanců z provozu i opravárenství ze všech PJ a SOKV, a to za Moravu v Ostravě 19. dubna a za Čechy 26. dubna v Ústí nad Labem. Na přelomu dubna a května pak na stejná témata probíhaly i individuální rozhovory se zástupci THP. A teď jen malá ochutnávka z otázek a odpovědí našeho průzkumu. Co se vám vybaví, když se řekne ČD Cargo? Mezi nejčastěji se objevujícími asociacemi byly kupříkladu již nám známá stabilita a jistota, ale také prosperita, přátelský a vstřícný kolektiv, rozmanitá práce, odpovídající finanční ohodnocení, benefity a také dodržování zákoníku práce a určitá ochrana zaměstnanců, kterou jim poskytuje kolektivní smlouva. Díky syntéze těchto výstupů máme nyní bohatý materiál, s nímž budeme dále pracovat nejen při tvorbě kariérních stránek, ale i všech ostatních náborových materiálů.

V dubnu a květnu jsme se zároveň intenzivně připravovali na mezinárodní železniční veletrh a konferenci Rail Business Days v Ostravě konaných ve dnech 5. – 7. června, kde jsme letos poprvé využili kromě business prezentace možnost se prezentovat jako zaměstnavatel. Naš náborový stánek byl v neustálém obležení jak veřejnosti, tak studentů, a to nejen z partner-



běhu jsme svoji pozornost zaměřili především na tvorbu grafického návrhu kariérních stránek, billboardů, rozvíjení spolupráce s úřady práce a on-line marketing.

A tady bych naše ohlédnutí za náborovými kampaněmi tohoto roku skončila. Těšíme se na to, co máme ještě před sebou a na vás se těšíme někdy příště, kdy vás seznámíme s dalšími novinkami z našich náborových aktivit.

BARBORA MEIXNEROVÁ  
FOTO: VLASTIMIL HYBRANT

## Výsledky voleb zástupců zaměstnanců do dozorčí rady společnosti ČD Cargo

**Ve dnech 23.– 27. října 2023 se konaly volby členů dozorčí rady ČD Cargo, a.s., volených zaměstnanci společnosti. Hlavní volební komise na základě výsledků z jednotlivých okrskových volebních komisí konstatovala, že z celkového počtu 6 398 oprávněných zaměstnanců – voličů ke dni vyhlášení voleb, tj. k 23. říjnu 2023 využilo svého práva volit celkem 4 325 zaměstnanců – voličů tzn., že volební účast byla 67,6 %.**

Na základě výsledků byli za členy dozorčí rady zvoleni zaměstnanci společnosti **Bc. Marta Urbancová** a **Petr Doležal**, kteří byli za kandidáty navrženi Podnikovým výborem OSŽ ČD Cargo, s účinností od 1. prosince 2023.

Podrobnější informace o výsledcích voleb a volební účasti naleznete na webu pro volby do dozorčí rady ČD Cargo: [https://cdcargo.sharepoint.com/sites/tp\\_VolbyDR2023](https://cdcargo.sharepoint.com/sites/tp_VolbyDR2023)

Vedení společnosti ČD Cargo by tímto srdečně poděkovalo všem zaměstnancům, kteří se podíleli na organizaci voleb členů do dozorčí rady ČD Cargo, a.s., volených zaměstnanci společnosti, a kteří byli členy volebních komisí. Poděkování ve stejné míře patří rovněž všem zaměstnancům, kteří se zúčastnili voleb a svým hlasem podpořili navržené kandidáty. Vážíme si času a úsilí vloženého do organizování voleb, jakožto i zájmu o dění v naší společnosti.

JOSEF KREISCHE



# Bezpečnost v železničním provozu

## Výběr nejzávažnějších mimořádných událostí (MU) za 3. čtvrtletí 2023

• Dne 18. července 2023 došlo na Železničním zkušebním okruhu Cerhenice (Zkušební centrum VÚŽ Velim) při posunu 4 svěřených hnacích vozidel na koleji č. 3 ke srážce s odstavenou skupinou 12 hnacích vozidel, na nichž byly prováděny statické zkoušky. Mimořádná událost se naštěstí obešla bez újmy na zdraví zaměstnanců ČD Cargo, ale na odstavených vozidlech vznikla škoda velkého rozsahu.



• Dne 8. září 2023 došlo ve stanici Most nové nádraží (trať Třebušice – Most nové nádraží) při posunu samotného hnacího vozidla bez posunové čety k prudkému najetí na hnací vozidlo, odstavené na koleji č. 6. Mimořádná událost se obešla bez újmy na zdraví zaměstnanců, ale vznikla při ní značná škoda na obou vozidlech.

• Dne 5. října 2023 došlo ve stanici Ostrava hl. n. – báňské nádraží (trať Ostrava uhelné nádraží – Ostrava–Kunčice) při jízdě taženého posunového dílu ČD Cargo (souprava od vlaku Nex 45772 s 22 vozy) na koleji č. 814 ke srážce se stojícím hnacím vozidlem, určeným pro vlak Lv 54632. Mimořádná událost se obešla bez újmy na zdraví zaměstnanců, ale vznikla při ní značná škoda na třech drážních vozidlech.



## Novinky v oblasti předpisů, interních norem a opatření

Již několik měsíců probíhají intenzivní jednání pracovní skupiny k tvorbě předpisu **SŽ D1 – Dopravní a návěstní předpis**. Ano, opravdu název předpisu je správný, ze strany Správy železnic bylo na základě projednání s dopravci rozhodnuto o sjednocení předpisu SŽ D1 DÍL PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem a připravovaného předpisu SŽ D1 DÍL DRUHÝ Dopravní a návěstní předpis pro tratě vybavené evropským vlakovým zabezpečovačem. Hlavním úkolem pracovní skupiny je úprava a doplnění předpisu tak, aby zajistil bezpečný provoz i na tratích vybavených ETCS. Není třeba asi dodávat, že se jedná o zásadní změnu velké části předpisu. Členy pracovní skupiny jsou také zástupci ČD Cargo, kteří vám v některém z příštích čísel přinesou informace o tvorbě tohoto předpisu takzvaně z první ruky.

## Vývoj aplikace NavSim – nová aplikace pro strojvedoucí ČD Cargo

Jedním z bezpečnostních cílů ČD Cargo a základních pilířů zajištění bezpečnosti provozování drážní dopravy je zavádění podpůrných nástrojů pro její zvyšování u provozních zaměstnanců (tzv. lidského činitele). Lidské chyby či opomenutí jsou součástí přirozeného charakteru působení lidského činitele a úkolem ČD Cargo jako odpovědného dopravce a zaměstnavatele je vynakládat maximální možné úsilí, aby zaměstnanci měli co nejlepší podmínky pro výkon své pracovní činnosti a počet těchto chyb byl minimalizován.

Jedním ze zásadních předpokladů bezpečného vedení vlaku je znalost traťových poměrů. Pokud to velice zjednodušíme, tak jde o to, aby strojvedoucí byl seznámen se základními informacemi o parametrech dané trati, významných dopravních bodech, stavbách, návěstidlech a podmínkách jízdy. Pokud dojde ke změně těchto parametrů, musí s nimi být strojvedoucí efektivně seznámen. V současné době má strojvedoucí k dispozici aplikaci NavTrain, která při jízdě konkrétním traťovým úsekem tyto informace v reálném čase zobrazuje. Kromě technických parametrů trati poskytuje zobrazení tabelárního jízdního řádu, údaje z MZOB, ale také umožňuje označení konkrétního přejezdu, u kterého je vyžadována jízda se zvýšenou opatrností na základě zpravení výpravčího písemným rozkazem, a jiné další skvělé funkce.

S ohledem na potřebu dalšího zvyšování úrovně podpory vý-

konu pracovní činnosti strojvedoucího je aktuálně vyvíjena a testována nová aplikace nesoucí název NavSim. Aplikace je grafickou pomůckou pro seznámení se změnami TTP (dle tabulky 9) od doby, kterou si strojvedoucí sám stanoví. Dokáže tedy strojvedoucího efektivně a zároveň přehledně připravit na změny technických podmínek konkrétní tratě (napodobuje jízdu vlaku v aplikaci NavTrain). NavSim znázorňuje změny poloh stanic, přejezdů či návěstidel a jiných technických parametrů trati. Aplikace automaticky porovnává staré TTP s těmi aktuálními. Přehledně a graficky zobrazí veškeré změny, které nastaly za dobu, kterou si strojvedoucí zvolí. Zobrazení je možné využít ve dvou režimech. Prvním již zmíněným je seznámení se změnami na trati, které proběhly od poslední jízdy (datum nastaví strojvedoucí). Druhým je pak prvotní seznámení s tratí, pokud strojvedoucí na dané trati ještě nikdy nejel. Vizualizace konkrétních změn zajistí, že strojvedoucí žádnou podstatnou změnu v TTP (dle tabulky 9) nepřehlédne a na aktuální technické parametry tratě bude vždy připraven. Při vývoji je dbáno na to, aby byla obsluha co nejjednodušší a jednalo se o velmi intuitivní a jednoduchou aplikaci. O plánovaném na-



Zobrazení průběhu simulace jízdy vlaku. Význam barevného orámování: zeleně = informace byla přidána, červeně = informace byla odebrána, modře = informace byla změněna.



Zobrazení TTP, po kterých bude simulace přehrávána. Toto zobrazení je možné po zadání konkrétního čísla vlaku.

sazení této novinky budou strojvedoucí ČD Cargo informováni obvyklým způsobem. Pevně věříme, že se bude tato aplikace strojvedoucími líbit a významně přispěje k dalšímu zvýšení bezpečnosti naší železnice.

MILAN MAŠEK, MIROSLAVA RAŠKOVÁ, JAKUB KOUTECKÝ  
FOTO: VYŠETŘOVACÍ SPISY

## ČD Cargo získalo Jednotné osvědčení o bezpečnosti

**D**ne 12. září 2023 bylo Agenturou Evropské unie pro železnice vydáno naší společnosti **Jednotné osvědčení o bezpečnosti pro provozování drážní dopravy na celostátních a regionálních dráhách v České republice, Německu a Rakousku, včetně provozu do italských pohraničních stanic Brennero a Tarvisio-Boscoverde.**

Možná se ptáte, proč o tom píšeme, vždyť certifikátů a osvědčení má ČD Cargo větší množství. Výše uvedené osvědčení je jedinečné v tom, že je základní podmínkou pro provozování drážní dopravy, tedy klíčovou a nosnou podnikatelskou činností naší společnosti. Zjednodušeně řešeno, bez tohoto „papíru“ se nesmí hnout ani kolo.

Získáním tohoto osvědčení byl završen téměř roční proces přípravné komunikace a samotný proces posuzování žádosti, kterému však předcházela ještě další více než rok intenzivní přípravy, na které se podíleli kolegovně a kolegově nejen z většiny našich organizačních složek v České republice, ale i z našich zahraničních poboček Wien a Deutschland, tedy z Rakouska a Německa.

A to je také vysvětlení, proč je osvědčení o bezpečnosti „jednotné“. Jedná se o nový systém udělování osvědčení o bezpečnosti, které oproti minulosti, kdy byly vydávány jednotlivými drážními správními úřady v jednotlivých zemích, jsou v případě provozu ve více členských zemích Evropského společenství, což je právě případ ČD Cargo, vydávány Agenturou

Evropské unie pro železnice, zkráceně označovanou též ERA.

Udělení osvědčení vnímáme jako potvrzení postavení ČD Cargo jako nákladního dopravce evropského významu i v oblasti bezpečnosti. Jednotným osvědčením o bezpečnosti vysíláme jasný signál jak jednotlivým správním orgánům, tak i našim obchodním partnerům, že máme rádně nastavené jednotlivé

procesy zajišťující bezpečnost provozování drážní dopravy a jsme vnímáni jako spolehlivý partner a dodavatel, který to myslí s bezpečností vážně. Rozhodnutí o udělení osvědčení přijímáme samozřejmě s obrovským respektem a závazkem do budoucna nejen implementovat požadavky vyplývající z procesu posuzování, ale dále zvyšovat úroveň bezpečnosti nejen v rámci ČD Cargo,

ale i v rámci celého sektoru a jednotlivými kroky přispívat ke zvyšování kultury bezpečnosti evropské železnice. Kultura bezpečnosti je samo o sobě velké téma vyžadující často změnu přístupu, myšlení a hodnotového žebříčku tak, aby mohl být uplatňován základní princip, mezinárodně označovaný „safety first“, česky řečeno „bezpečnost především“. Znamená to, že hlavní cíle společnosti musí být realizovány v souladu s dodržováním bezpečnostních pravidel. To není bohužel na české železnici vždy standardem, a proto v rámci aktivní bezpečnostní politiky ČD Cargo chceme dosáhnout toho, aby dodržování pravidel a bezpečnostních zásad nebylo považováno za konkurenční nevýhodu, ale naopak za znak vysoké úrovně a vyspělosti dopravce.

PETR NEDOMLEL



# Tramvaják v ČD CARGO

**K**olejová doprava to samozřejmě nejsou jen nákladní vlaky, ale například také uliční dráhy neboli tramvaje.

A v našich řadách máme člověka, který se o oba tyto dopravní prostředky intenzivně zajímá. Je jím pan Ing. Jiří Koukol, Ph.D. Ve Skupině ČD pracuje již 20 let, v naší společnosti od jejího vzniku. Jak nám prozradil, vlaky a tramvaje ho zajímaly již v dětství, kromě toho miluje přírodu a sport (toulky pěšky a na kole, golf). Kromě práce na generálním ředitelství ČD Cargo pan Koukol již mnoho let pracuje brigádně u pražského dopravního podniku (DPP) coby řidič tramvaje. A jelikož se jedná o neobvyklou a pro naše čtenáře jistě neznámou profesi, položili jsme mu několik otázek:

**► Jak dlouho již tuto práci vykonáváte a jak si se k ní dostal?**

S tramvajemi jezdím již přes 20 let. Studoval jsem tehdy na Dopravní fakultě ČVUT v Praze a chtěl jsem se stát strojevedoucím. Bohužel v té době, bylo to ke konci milénia, byl nadstav strojevedoucích a železnice neměla zájem. Naopak v mé rodné Praze chyběli řidiči, a tak jsem tomu obětoval jedny prázdniny a stal se řidičem tramvaje.

**► Jaké jsou vlastně požadavky na řidiče tramvaje, a to jak při nástupu, tak během pracovního poměru u DPP?**

Na začátku musíte projít různými zdravotními prohlídkami a také psychologickým vyšetřo-

ním, byť si myslím, že to není tak přísné jako u strojevedoucích, tedy zejména s ohledem na zrak. Následně musíte absolvovat dvouměsíční kurz, který se skládá z teoretické části, jako například z nauky o všech typech tramvajů, pravidel silničního provozu, byť vlastníte řidičský průkaz na auta, BOZP, zdravotvědy, linkového vedení tramvajů, a z praktické části, což jsou jízdy školní tramvajů neboli tzv. cvičkou, vše je zakončené státní zkouškou, včetně jízdy před magistrátní komisí. Během pracovního poměru musíte každé dva roky na prohlídku k závodnímu lékaři DPP a také na psychologický pohovor, po 50. roce je zdravotní prohlídka povinná každý rok. Mimoto musí řidič jednou za tři roky absolvovat povinné přezkoušení.

**► Pracoval jsi vždy jen jako brigádník, nebo jsi někdy řídil tramvaj i na plný pracovní poměr?**

Pracoval jsem vždy jako brigádník, měl jsem štěstí, že tehdy jsem nemusel podepisovat žádný závazek, dnes lze po kurzu nastoupit pouze na hlavní pracovní poměr.

**► Jak moc se za dobu svého působení změnila poměry u DPP?**

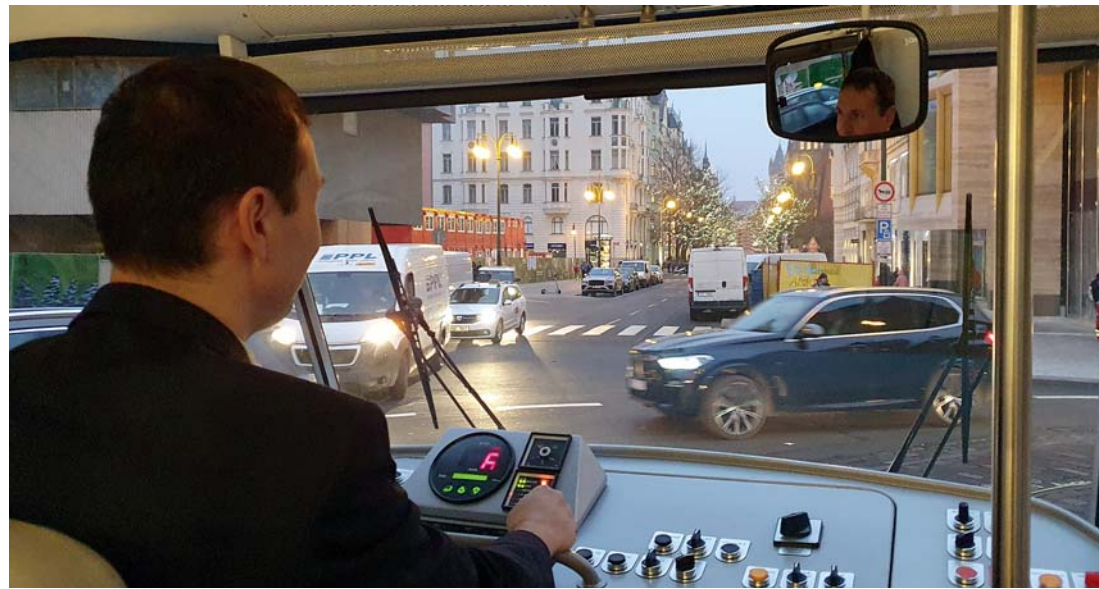
Vše se hodně proměnilo, spíše k pozitivnímu. Jezdíme moderními vozy, popřípadě zrenovovanými staršími typy tramvajů. Dříve byly služby přidělovány přímo na vozovně, mojí mateřskou vozovnou je Pankrác, dnes se tak děje centrálně. Poslední roky mají řidiči k dispozici aplikaci na mobilním telefonu, kde kromě rozpisu služeb si mohou jako řidič brigádník přímo zažádat o službu na konkrétní

den, dobu (ranní, odpolední, polonoc, noční) a vozovnu. Kmenoví řidiči jezdí v turnusu. Já jsem flexibilní, moje výchozí vozovna pro mě není rozhodující, mám tak možnost se během roku dostat na většinu linek v Praze. Aplikace dále ukazuje neobsazené služby a nabízí možnost se vzdělat. I dopravní situace v Praze se značně proměnila. Zatímco ke konci minulého století, po roce 1989, se otevřela cesta k bezbřehé podpoře automobilismu jako symbolu svobody, aut rychle přibývalo a jezdilo se všude – centrem, po kolejích, tramvaje mívaly často zpoždění, po roce 2000 se situace

vají i autobusů. Na brigádnících nemůže stavět služby, ale podržel si je i v dobách zlých, zejména při Covidu, kdy pro ně neměl práci. Brigádníci vykrývají doby dovolených, nemocnost kmenových řidičů apod. Pokud je práce málo, tak brigádníkovi občas nepřidělí službu, to se stává, takový je život.

**► Máš oprávnění na všechny dnes provozované typy tramvajů? Co historická nebo zvláštní vozidla (kupé)?**

Mám oprávnění na všechny typy tramvajů kromě těch historických, které vyjíždějí pouze



začala zlepšovat. Začaly se oddělovat pruhy pro auta a tramvaje, na křižovatkách se buduje preference pro MHD apod. Prostě politická reprezentace v Praze konečně pochopila, že aby se v Praze dalo rozumně žít, tak není jiné cesty než zajistit podporu MHD, a toto se naštěstí i děje prakticky. U železnice mám, bohužel, pocit, že je tato podpora stále jen na papíře.

**► Kolik hodin/služeb za měsíc nebo rok najezdíš? Jaký typ služeb (ranní, odpolední, polonoci, šejdry, noční) preferuješ? A vychází ti DPP vstříc?**

Požaduje se po nás, brigádnících, abychom odjezdili ročně alespoň 150 hodin. V reálu odjezdím cca 180 hodin, cca 2 služby měsíčně. S ohledem ke své práci pro ČD Cargo, kdy vstávám pravidelně brzy ráno, tak odjezdím většinou dvě neděle v měsíci, také s ranním nástupem. Dopravní podnik vychází nejen mně, ale jsem přesvědčený, že i v šem zaměstnancům, maximálně vstříc.

**► Jaký vůbec je u DPP přístup k brigádníkům neboli jak plně staví kmenových řidičů má dnes DPP? A vyvíjelo se toto v průběhu času?**

Dá se říct, že DPP hledá stále nové řidiče, tram-

ze střešovické vozovny, kde je i muzeum MHD. Měl jsem však možnost již dvakrát jet s tramvají T3 Coupé, kdy jsem povolil po Praze své kolegyně a kolegy z odboru bezpečnosti, kteří si tyto jízdy objednali. To byl nejen pro ně, ale zejména pro mě velký zážitek.

**► Projel jsi jako řidič celou pražskou síť, včetně v poslední době nově otevřených úseků (Libuš, Slivenec, Dědina)?**

Ano, projel jsem za ta léta celou pražskou síť, byl jsem i na Libuši, zatím jsem s tramvají nejel do nedávno otevřených nových konečných ve Slivenci a na Dědině, byť jsem s nimi v rámci školení seznámen byl.

**► Máš nějakou zajímavou příhodu, se kterou by ses se čtenáři rád podělil?**

Vezi jsem různé osobnosti, například kdysi známého politika pana Josefa Zieleniece, herce Jiřího Lábusa i již nežijícího Pavla Vondrušku z Divadla Jára Cimrmana. Vzpomínám si však na dvě příhody, pokaždé se šťastným koncem, jednou jsem málem povalil člověka a podruhé přejel psa. Je to již mnoho let, kdy jednou večer na konci nástupního ostrůvku vrávorl nějaký starý pán. Pro jistotu jsem zpomalil a dobře jsem udělal, protože se nerozhlédl a vstoupil mi do jízdní dráhy. Podařilo se mi naštěstí včas zabrzdit, pán zavrávorl a ani nespádl na zem, ale při pádu se opřel o čelo tramvaje. Vystoupil jsem z vozu a zeptal jsem se: „Nestalo se vám nic, dědečku, jste v pořádku?“ A on na to: „Anděl! Anděl na nebesích! Moc se vám omlouvám, děkuji vám, že jste mě nepřejel.“ Celý zbytek služby jsem se z toho psychicky vzpamatovával. A pak druhá příhoda se mi přihodila ve smyčce Výstaviště v Holešovicích. Jel jsem velmi pomalu s nízkopodlažní tramvají, viděl jsem, že se tam honí dva psi, tramvaj neregistrovali. Vtom jeden z těch psů mi vlétl pod vůz, okamžitě jsem zastavil. Majitelka byla v šoku, chtěla, abych s tramvají popojel nebo odjel, to jsem však odmítl udělat. Proč? Mohlo ho to rozmačkat. Přijeli policisté, hasičské vozy s jeřábem a veterinář, nadzvedli část tramvaje a psa živého a zdravého vytáhli. Majitelka byla šťastná, zaplatila na místě pokutu a patrně pak musela uhradit i výjezd hasičů dopravního podniku.

PETR ČERVINKA, MICHAL VÍTĚZ  
FOTO: PETR ČERVINKA

PŘIPRAVIL: MARTIN BOHÁČ



Prosinec 2022 – odpoledne a v podvečer – projížďka s kolegyněmi a kolegy z O30 před muzikálovým představením pro ČD Cargo FOTO: ARCHIV JIŘÍHO KOUKOLA

## Evropští železniční IT experti jednali v Praze

**V** dnech 19.–21. září 2023 se v pražské centrále ČD Cargo uskutečnila čtyři velká mezinárodní jednání Mezinárodní železniční unie (UIC).

Konkrétně šlo o jednání výkonného výboru RailData, jednání skupiny expertů ORFEUS, jednání skupiny expertů ISR a jednání IT Study Group. RailData je složka UIC, která provozuje centrální evropské systémy pro výměnu dat mezi dopravci. Systém ISR slouží k výměně informací o poloze a stavu nákladních vozů, zatímco ORFEUS zajišťuje výměnu dat nákladních a vozových listů CIM/CUV. Zástupce ČD Cargo předseda sněmu ISR a vede i skupinu, která navrhuje změny specifikací pro interoperabilitu telematických aplikací pro nákladní do-



pravu (TSI TAF) v oblasti vazeb mezi dopravci. IT Study Group je grémiem UIC pro koordinaci používání informatiky v nákladní dopravě, zabývá se i vazbami mezi dopravci a správci infrastruktury z pohledu dopravců. V Praze byla přijata řada rozhodnutí pro rozvoj mezinárodních aplikací, například o záměru revidovat popis přípravy vlaku v TSI TAF nebo o postupu nasazování nových verzí hlášení pro výměnu dat včetně nového způsobu udávání kódů železničních lokalit. Pro účastníky, kteří přijeli do Prahy osobně (další se účastnili na dálku), jsme zajistili také turisticko-společenský večerní program. A třeba i proto vyjádřili přání za rok přijet do Prahy znovu.

PETR ČERVINKA, MICHAL VÍTĚZ  
FOTO: PETR ČERVINKA



# Železniční proměny (36.)

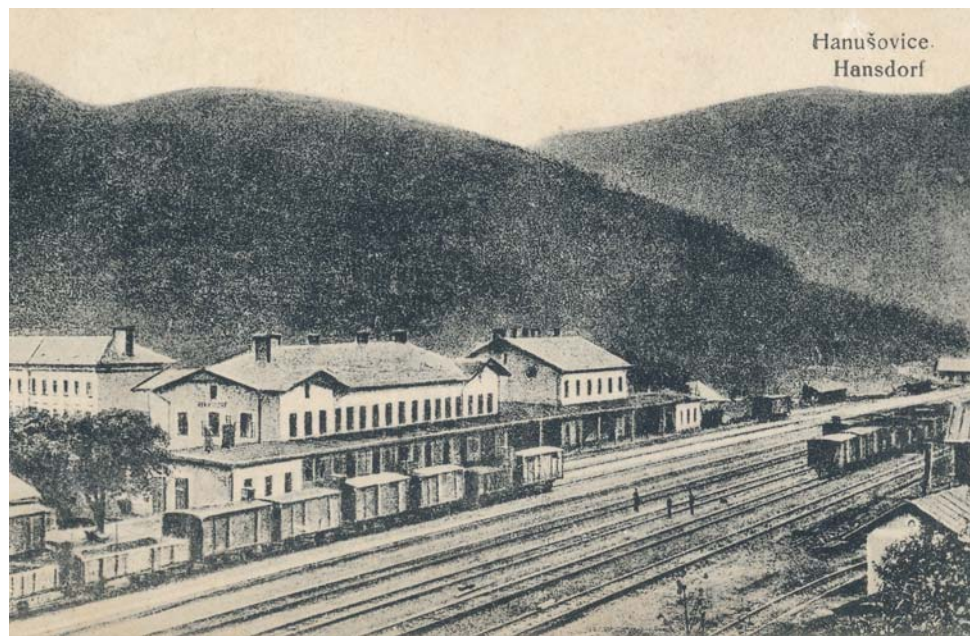
## 150 let Moravské pohraniční dráhy



V sobotu dne 7. října 2023 proběhly velkolepé oslavy 150 let tratí, které kdysi náležely společnosti Moravské pohraniční dráhy. Než se ohlídneme za oslavami, seznámíme se stručně s dějinami této společnosti.

Společnost k. k. privilegierte Mährische Grenzbahn (MGB) byla soukromá rakousko-uherská železniční společnost, která v letech 1872–1874 postavila tratě mezi Šternberkem, Šumperkem, Zábřehem na Moravě a Dolní Lipkou. Patřila jí též dříve postavená dráha ze Šumperka do Sobotína. MGB naplnila potřebu spojit železnicí Olomoucko se severem Moravy a východem Čech, kde docházelo k velkému průmyslovému rozvoji. Hlavním členem kon-

1920 Králíky–Grulich) byly postaveny dva tunely. Ve Šternberku navazovala na trať od Olomouce otevřenou v roce 1870, v Zábřehu na Moravě na Olomoucko-pražskou dráhu z roku 1845 a v Dolní Lipce na trať z Ústí nad Orlicí do Polska po propojení s Lichkovem v roce 1874. Od zahájení a později bylo na trati vybudováno mnoho stanic, zastávek a vleček, jejichž historie ovšem přesahuje rozsah tohoto článku. Jako novější zajímavost lze uvést, že v roce 1978 byla otevřena tzv. Bludovská spojka propojující trať od Zábřehu na Moravě s tratí od Bludova k Hanušovicím. Při cestách z Jesenicka tak odpadla úvrať v Bludově. Katastrofální dopad do provozu měly povodně v roce 1997. Na některých úsecích se nejezdilo až 4 měsíce. V roce 1998 byl zrušen provoz strojové stanice Hanušovice a sněhová kalamita v roce 2004 přispěla



Stanice Hanušovice na dobové pohlednici SBÍRKA: MICHAL ROH

129b. Hannsdorf—Wichstadt-Lichtenau.														
K. k. österr. Staatsbahn.														
Direktion Olmütz.														
Vom 1. Mai 1912.														
	G1-3	G1-3	P1-3	P1-3	P1-3	P1-3	P1-3	P1-3	P1-3	G1-3	G1-3	P1-3	P1-3	
	311	311	311	313	315	319	317	317	317	312	314	352	316	
ab Hannsdorf	8:40	1:54	2:45	—	—	—	—	—	—	6:25	11:18	—	3:33	
an Blaschke H.	8:41	12:02	2:53	—	—	—	—	—	—	6:18	11:10	—	3:26	
an Gramberg [2]-Mährav.	8:41	12:12	3:03	—	—	—	—	—	—	6:10	11:02	—	3:18	
an Rothfloss H.	9:10	12:26	3:17	—	—	—	—	—	—	5:58	10:50	—	3:06	
an Mittel Lipka H.	9:15	12:30	3:21	—	—	—	—	—	—	5:51	10:43	—	3:00	
an Grulich [3] 129a	9:23	12:37	3:28	—	—	—	—	—	—	5:44	10:36	—	2:53	
ab Grulich [3] 129a	9:45	12:43	3:32	—	—	—	—	—	—	5:22	10:14	—	2:31	
an Wichstadt-Lichtenau 120	7:12	7:08	9:54	12:54	3:41	4:53	9:22	3:11	—	5:20	10:22	10:51	1:43	3:55
ab Wichstadt-Lichtenau 120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
an Königswitz 120	7:14	10:45	1:02	3:49	—	—	—	—	—	5:14	10:15	—	1:33	4:07
an Prag Sbf. 120	7:16	12:55	—	6:15	—	—	—	—	—	5:05	7:32	—	10:50	2:24
an Prag Sbf. (via Wildenschwert) 120 ab	1:58	3:46	—	10:22	—	—	—	—	—	11:20	—	—	6:35	10:50
an Bräuna (via Wildenschwert) 123 ab	11:30	2:48	—	6:32	9:23	—	—	—	—	7:31	—	—	6:28	11:25
an Bräuna (via Wildenschwert) 123 ab	11:13	3:00	4:05	7:27	—	—	—	—	—	11:10	—	—	6:10	11:10

Z jízdního řádu z léta 1912 je zřejmé, že mezi Hanušovicemi a Lichkovem jezdily čistě osobní vlaky, nikoliv vlaky smíšené, jak bylo na tehdejší dobu obvyklé. SBÍRKA: MICHAL ROH



Typický nákladní vlak z období počátku ČD Cargo – „kocour“ 742.058 s manipulačním vlakem do Červeného Potoka. FOTO: JIŘÍ ADOLF

sorcía vlastníků byla známá sobotínská firma bratří Kleinů, která po krachu vídeňské firmy zahajující stavbu (Wiener Eisenbahnen Baugesellschaft) ji do konce září 1873 dokončila. Provoz na nové trati byl slavnostně zahájen 15. října 1873, přičemž první vlak ze Zábřehu do Bludova dojel už 1. října 1871. Po hospodářské krizi po krachu na vídeňské burze převezly v roce 1883 provoz na tratích MGB Císařsko-královské státní dráhy (kkStB) a celá firma byla zestátněna k 1. lednu 1895. Trať zejména na předělu Moravy a Čech překonávala náročný terén, dvě horská pásma a v úseku z Hanušovic do Dolní Lipky (do roku

ke kompletnímu zbourání velké kruhové výtopny. Oblastí kolem Uničova se na jaře 2020 také závažným způsobem dotkla epidemie koronaviru Covid19, kdy města Uničov, Litovel a Červenka s ohledem na nekontrolovatelné šíření koronaviru byla naprosto izolována od ostatního světa včetně železniční dopravy. Modernizace železničního provozu na železnici přinesla pro tratě bývalé Moravské pohraniční dráhy mnohé proměny. V roce 2009 byl zahájen elektrický provoz na úseku ze Zábřehu na Moravě do Šumperka a v závěru roku 2022 byly práce na elektrifikaci dokončeny i na trati ze Šumperka do Olomouce. Nezdůraznitelnost vý-



Charakteristický pohled na tři odjezdová návěstidla v Dolní Lipce v závěru jejich kariéry již bez seřadovacích návěstidel. Parní lokomotiva 464.008 právě přejíždí na druhý konec mikulášského vlaku do Letohradu. FOTO: JIŘÍ VOREL

vlaků pod dohledem vlakového zabezpečovače ETCS. Traťová rychlost je na některých úsecích až 100 km/h. Stopadesátiletá existence tratí náležejících někdejší společnosti Mährische Grenzbahn si určitě zasloužila důstojné oslavy. A právě ty se uskutečnily v sobotu 7. října 2023. Centrum oslav bylo v Dolní Lipce, kam se sjely hned čtyři parní vlaky – od Štítů s lokomotivou „ventilovka“ 431.032, od České Třebové se „skalíčákem“ 433.001, od Pardubic a Hradce Králové s „němkou“ 555.0153 a od Olomouce s „rosničkou“ 464.202. K vidění byly ovšem i další lokomotivy: parní 310.922, „ušatá“ 464.102, „sergej“ 781.529,

nout na internetovou adresu <https://www.youtube.com/watch?v=AzkPqjaqjVs>, na které je umístěn amatérský film propagující „Týden historického provozu“ na jaře roku 1985. Počasí akci přálo a nebývalé množství návštěvníků a hlavně fotografů bylo jistě spokojeno. Akce se konala ve spolupráci Pardubického kraje, Českých drah a Muzea starých strojů a technologií v Žamberku za přispění sdružení Moravská pohraniční dráha.

JIŘÍ VOREL  
ZDROJE: Wikipedie, <https://www.moravska-pohranicni.cz/>, tiskové zprávy



Zvláštní parní vlak s „Rosničkou“ 464.202 spěchá u Červeného Potoka od Olomouce do Dolní Lipky. FOTO: JIŘÍ VOREL