

## Zahájení kolektivního vyjednávání

Vážení spolupracovníci, dne 6. října 2015 předali zástupci zaměstnavatele odborovým organizacím návrh Podnikové kolektivní smlouvy ČD Cargo, a.s., na rok 2016. Protože kolektivní vyjednávání má svůj specifický režim, omezím se v komentáři k tomuto aktu pouze na několik nejdůležitějších informací. Předání se zúčastnili zástupci všech 9 odborových organizací působících u ČD Cargo, a.s., za vedení společnosti člen představenstva pan Bohumil Rampula, finanční ředitel Ing. Martin Šimek, ředitel odboru lidských zdrojů Ing. Mojmír Bakalář a vedoucí oddělení sociálního a mzdového tohoto odboru Mgr. Pavla Kreischová.

Návrh byl zaměstnavatelem zpracován podle ekonomických možností společnosti s ohledem na očekávaný vývoj v roce 2016, jak při oficiálním předání informoval finanční ředitel společnosti Ing. Martin Šimek. Harmonogram kolektivního vyjednávání předpokládá zpracování stanoviska odborových organizací k návrhu zaměstnavatele do 26. 10. 2015, dále realizaci samotného vyjednávání od začátku listopadu letošního roku. Přestože z pohledu dnešního dne je konečný výsledek sociálního dialogu ještě daleko, věřím, že jednání budou probíhat korektně a věcně.

Jistě jste na výsledky všichni velmi zvědaví, přesto si dovoluji všechny zaměstnance naší společnosti požádat o trpělivost v celém průběhu kolektivního vyjednávání. S konečným stavem budete po skončení procesu bez zbytečného prodloužení seznámeni oběma smluvními stranami.

Mojmír Bakalář

## Mikulov 2015

Ve dnech 22. – 23. října 2015 se v mikulovském hotelu Galant konala obchodní konference. Ta je organizována nepřetržitě od roku 2004. Letošní, v pořadí již dvanáctý ročník se nekonal v dřívě tradičních Krkonoších, ale zákazníky přivítala malebná jižní Morava. Nebyla to však jediná změna. Konferenční pobyt byl zkrácen na jednu noc programový blok zúžen na témata úzce související s hlavním cílem konference, kterým bylo představení obchodní a cenové politiky ČD Cargo na rok 2016. Podrobnou reportáž z této akce přineseme v dalším čísle Cargováku.

Michal Roh



Pomůže zvýšení slevy z ceny za použití dopravní cesty konkurenceschopnosti ČD Cargo, resp. železnice při přepravě jednotlivých vozových zásilek?

Foto: Michal Roh ml.

# Zřídili jsme expertní tým pro železniční nákladní dopravu

V srpnovém čísle našeho interního magazínu jsme přinesli poměrně obsáhlý rozhovor s ředitelem odboru strategie SŽDC, s.o., Bc. Markem Binkem. V dnešním vydání bychom na tento rozhovor rádi navázali a seznámili čtenáře s názory a stanovisky Ministerstva dopravy. O současné situaci i budoucnosti železniční nákladní dopravy v České republice jsme hovořili s Ing. Jindřichem Kušnírem, ředitelem odboru O130 drážní a vodní dopravy Ministerstva dopravy.

### ► Jaký způsobem podporuje O130 železniční nákladní dopravu?

V rámci reorganizace odboru v minulém roce jsme se rozhodli dát větší důraz právě na nákladní železniční dopravu. Zatímco osobní doprava má v naprosté většině svého objednatele, ať už ve formě kraje, nebo právě Ministerstva dopravy prostřednictvím odboru veřejné dopravy, který dokáže dostatečně zastupovat její zájmy, nákladní doprava na železnici to má těžší. Liberalizované prostředí se zásadně liší od situace v dobách unitární železnice, resp. jednoho dopravce. Nyní se jednotliví dopravci, případně významní přepravci pohybují na silně konkurenčním trhu a v podstatě ani neexistuje zájmové sdružení, v němž by byli zastoupeni všichni dopravci, kteří aktivně působí v nákladní dopravě na našem území.

Přitom je činěna řada rozhodnutí, která mohou mít zásadní dopad na postavení jednotlivých subjektů na trhu. Ať již jde o stavební projekty na infrastrukturu nebo úpravy legislativního rámce. Za tímto účelem jsme se



Ing. Jindřich Kušnír, ředitel odboru O130 drážní a vodní dopravy Ministerstva dopravy.

rozhodli oslovit všechny relevantní dopravce a operátory působící v České republice v nákladní železniční dopravě a formou pravidelných zasedání tzv. expertního týmu pro železniční nákladní dopravu je seznamovat

s chystanými novinkami. Současně chceme využívat tato jednání i pro zpětnou vazbu ze sektoru, a získávat tak informace o tom, co cítí jednotlivé subjekty jako problém, který je potřeba řešit, a případně jaké způsoby řešení existují.

První jednání expertního týmu se uskutečnilo na jaře letošního roku. Kromě různých provozních komplikací, spojených hlavně s mimořádným rozsahem výluk v letošním roce, se ukázalo jako ožehavé téma i nedostatečné zohlednění potřeb nákladní dopravy při přípravě významných investičních projektů na infrastrukturu. Toto vnímám jako pozitivní signál, neboť je vidět, že tu jsou subjekty považující železniční dopravu z dlouhodobého hlediska za perspektivní, jsou schopny strategického uvažování a neřeší pouze každodenní provozní komplikace. Současně je pravda, že nákladní doprava je při přípravě řady významných investičních projektů poněkud upozaděna. V tomto bodě usilujeme o změnu přístupu, především u tratí, které mají perspektivu z hlediska potřeb nákladní dopravy.

Dalším, v poslední době často zmiňovaným problémem je nedostatečná kapacita na některých koridorových tratích, nejmarkantnějším případem je pak úsek Praha – Kolín – Česká Třebová. Jako dílčí krok, směrem ke zlepšení situace alespoň v rámci vý-

lukových stavů, lze chápat letošní novelu Dopravního řádu drah, která při přidělování kapacity při operativním řízení provozu dává mezistátním nákladním vlakům vyšší prioritu. Dlouhodobým řešením tohoto problému ale musí být celkově lepší nakládání s kapacitou dopravní cesty a samozřejmě zvyšování kapacity infrastruktury investičními akcemi.

Ve vztahu k nákladní dopravě je možné zmínit i v současné době zadávanou studii Konceptu přechodu na jednotnou trakční soustavu 25 kV

50 Hz. Stejnou trakční soustavu 3 kV se s postupným zaváděním moderních výkonných lokomotiv do provozu potýká s nedostatečnou přenosovou schopností v trakčním vedení, jejímž dopadem je nemožnost využití plného výkonu lokomotiv. Výsledkem studie by mělo být ekonomické a technické posouzení implementace tohoto záměru a návrh dalších kroků.

### ► Jaké se chystají investice do železniční sítě důležité z hlediska nákladní dopravy?

Kromě stále nedokončené a v řadě úseků aktuálně probíhající modernizace čtyř národních tranzitních železničních koridorů (TŽK) se v různé fázi přípravy nachází řada projektů, které mohou být pro nákladní dopravu důležité.

Pokračování na str. 2

# Zřídili jsme expertní tým pro železniční nákladní dopravu

Pokračování ze str. 1

V rámci zmíněných tranzitních koridorů dosud neproběhla modernizace celé řady velkých železničních uzlů. Konkrétně mám nyní na mysli uzel Česká Třebová, Ostrava nebo Pardubice. U uzlů Pardubice a Česká Třebová se podařilo v letošním roce dokončit studie proveditelnosti a doporučit k další přípravě varianty, které budou znamenat pro nákladní dopravu zlepšení oproti existujícímu stavu – což nebylo zdaleka standardem, neboť na naší síti bychom našli případy koridorových staveb, které ve výsledku život nákladní dopravě možná spíše zkomplikovaly. Jako pozitivní posun vnímám i to, že v obou případech mohly ekonomické přínosy generované nákladní dopravou přispět k výběru právě zmíněných verkorysejších variant modernizace.

Do budoucna má nákladní železnice jednoznačně největší perspektivu v dálkové, a tudíž v případě České republiky zejména mezinárodní dopravě. Proto pro nákladní dopravu budou jednoznačně klíčové investice do tratí ležících ve směrech mezinárodních přepravních proudů. Ty jsou zároveň součástí hlavní sítě TEN-T, konkrétně tzv. CNC (core network corridor) Orient – East-Med, Baltsko-jaderský koridor a koridor Rýn – Dunaj. Zcela prioritní je pro českou železniční síť z hlediska nákladní dopravy CNC Orient – East-Med, který naším územím prochází po ose Děčín – Břeclav. Jeho součástí je tudíž i tzv. pravobřežní trať v úseku Děčín – Kolín, doposud zanedbávaná ve srovnání s TŽK, zároveň však nákladní dopravou jedna z nevytíženějších tratí u nás. Její připravovaná modernizace proto může klíčovým způsobem ovlivnit budoucí výkonnost nákladní dopravy na našich železnicích a my se proto snažíme, aby zde byly vytvořeny co nejlepší podmínky pro provoz nákladních vlaků.

Na základě vzájemné výměny stanovisek mezi státem a dopravci došlo k velmi úspěšnému zpracování dotazníků k řešení studii proveditelnosti modernizace trati Kolín – Děčín užiteli této trati a tím vytvoření podmínek pro schválení vyšší úrovně modernizace s ohledem na nákladní dopravu. Na tuto trať přímo navazuje další klíčový záměr, kterým je modernizace tratě Velký Osek – Hradec Králové – Choceň. Pokud by se zde podařilo realizovat dvoukolejnou trať v příznivých parametrech, vytvoří se tím plnohodnotná alternativa k přetíženému úseku Kolín – Choceň a nákladní doprava tak dostane významný impuls pro další rozvoj.

Severní větev budoucího CNC koridoru Rýn – Dunaj není v současnosti tak významná jako výše uvedené tratě, nicméně její nízké současné využití na železnici je dáno i zcela nedostatečnými parametry infrastruktury. Její součástí je totiž i neelektrifikovaný jednokolejný úsek Plzeň – Furth im Wald – Schwandorf. V současnosti se snažíme v koordinaci s německou stranou najít co nejlepší řešení modernizace a elektrizace tohoto spojení, které by zároveň odráželo i limity dané ekonomickým hodnocením.

## ► Jaké formy podpory pro nákladní dopravu v následujícím období chystáte?

Základem je samozřejmě další rozvoj železniční infrastruktury v parametrech, které budou zvyšovat efektivnost nákladní dopravy. Kromě toho však připravujeme i podpůrné programy cílené přímo na dopravce, resp. další subjekty zapojené do provozování nákladní dopravy. Jednak jde o program zaměřený na interoperabilitu, jehož hlavní část bude spočívat především v podpoře vybavování vozidel mobilní částí ETCS dle TSI CCS. Tím navážeme na obdobný program realizovaný v předchozím období a zaměřený na mobilní část komunikačního systému

GSM-R, v jehož rámci se takto podařilo vybavit přes 1 000 vozidel. Traťová část ETCS Level 2 je v současnosti instalována na úseku Břeclav – Kolín, na což by měl navázat úsek Kolín – Praha. V přípravě jsou další úseky dle schvá-

## Ing. Jindřich Kušnír

Vystudoval Fakultu mezinárodních vztahů VŠE v Praze se zaměřením na mezinárodní vztahy a dopravu. Na Ministerstvu dopravy působí od roku 2004, od roku 2007 na pozici zástupce ředitele odboru drah, železniční a kombinované dopravy. Od roku 2010 zastává pozici ředitele téhož odboru (v současnosti odbor drážní a vodní dopravy).

Je zástupcem České republiky ve Výboru Evropské komise pro interoperabilitu a bezpečnost železnic a Výboru pro jednotný evropský železniční trh, členem správní rady Evropské agentury pro železnice (ERA), národním koordinátorem projektu Trans-European Railway EHK/OSN a členem dalších mezinárodních pracovních skupin zaměřených na rozvoj železniční infrastruktury včetně orgánů nákladních železničních koridorů Evropské unie.

leného Národního implementačního plánu ERTMS. Po zprovoznění ETCS na daném úseku bude následovat několikileté migrační období, po jehož uplynutí bude umožněn výhradní provoz pouze vozidel tímto systémem vybavených. Při vědomí toho, že náklady na vybavení vozidel ETCS jsou v řadě případů enormní, pokládáme existenci obdobného programu za klíčovou.

Pro nákladní dopravce je dalším ožehavým tématem souvisejícím s interoperabilitou naplňování požadavků TSI

NOI a TSI WAG, týkajících se hlukových emisí. To je problém především u nákladních vozů. Těch je nyní v národním registru vozidel zařazeno téměř 45 tisíc, přičemž naprostá většina z nich (prakticky všechny zařazené do provozu před rokem 2008) zmíněné požadavky neplní. Zatímco v České republice doposud nebyl stanoven pevný termín, do kdy bude jejich provoz možný, některé jiné státy zvolily striktnější postup a vyhlásily již konkrétní termíny. Na české dopravce, resp. majitele vozů bude mít bezprostřední dopad především vývoj v Německu. Pro zachování konkurenceschopnosti železniční dopravy tímto směrem i po roce 2020 proto bude nezbytné přistoupit k masivnímu přestrojení brzdových spalků i u vozů českých majitelů. I na toto je proto program zaměřen.

Dále počítáme i s podporou telematických systémů v nákladní dopravě dle TSI TAF anebo zaváděním systému měření spotřeby elektrické energie na vozidlech.

Za nejspokřívenější segment železniční nákladní dopravy je všeobecně považována kombinovaná doprava. Vzhledem k tomu, že terminály nejsou součástí veřejné železniční infrastruktury a jejich provoz i rozvoj je zajišťován soukromými subjekty, je připravován samostatný program i pro tuto oblast. Podpora v rámci programu „Podpora modernizace a výstavby překladišť kombinované dopravy“ byla již schválena Evropskou komisí v srpnu tohoto roku a nyní jsou připravovány další nezbytné dokumenty tak, aby mohla být vyhlášena výzva k předkládání projektových záměrů. Předmětem podpory bude výstavba infrastruktury kombinované dopravy – modernizace a výstavba překladišť kombinované dopravy (KD) s veřejným přístupem pro uživatele a pořízení zařízení pro KD – manipulační zařízení, která jsou technologickou součástí překladiště KD.

Kromě toho chceme zlepšovat podmínky pro nákladní dopravu dalšími prostředky. Důležité bude zajistit potřebnou kapacitu na hlavních směrech, v tomto ohledu by mohl být přínosem

i nový způsob zpoplatnění železniční dopravní cesty, který by měl motivovat dopravce především v osobní dopravě k lepšímu hospodaření s kapacitou.

## ► Jak vidíte úlohu železnice v nákladní dopravě do budoucna?

Řadu důležitých aspektů jsem již zmínil výše. V posledních 20 letech prošly železnice v Evropě asi největšími strukturálními změnami od svého vzniku. Liberalizace, minimálně v případě nákladní dopravy, podle mého názoru znamenala pro obor jako celek přínos. Zvýšení zájmu o železniční nákladní dopravu nebude v budoucnu možné bez zvýšení její efektivnosti. Nelze spolehat na to, že státní správa nějakým direktivním způsobem zajistí lepší postavení železnice vůči silniční dopravě. Česká republika je díky své poloze tranzitní zemí, zejména v ose již zmíněných koridorů Orient – East-Med a Baltsko-jaderského. U prvně zmíněného se v současnosti odehrává převážná většina přeprav po silnici. Důkazem reálnosti cíle převodu zásilek ze silnice na železnici je alespoň zlomek těchto přeprav jako úspěšné projekty v kontinentální KD, které se povedlo v poslední době realizovat. Pro jejich udržení a další rozšiřování podobných linek je proto úkolem státu a Správy železniční dopravní cesty odstranit úzká místa na hlavních tratích, zvýšení kapacity a zajištění rychlých, plynulých tras pro nákladní dopravu na nákladních koridorech. Úkolem dopravců je pak zajistit efektivní vozbu dlouhých vlaků moderními výkonnými interoperabilními lokomotivami na celé přepravní vzdálenosti bez zbytečných prostojů vlaků. Jen tak lze úspěšně rozvíjet železniční dopravu na úkor méně ekologické silniční dopravy. Je třeba investovat do obnovy vozidlového/vozoového parku tak, jak je běžné v silniční dopravě. Základem je zvětšování trhu železniční nákladní dopravy získáváním nových přeprav tak, aby pouze nedocházelo k vzájemnému přetahování již existujících zakázek mezi dopravci podnákladovými cenami, což z dlouhodobého hlediska škodí celému oboru.

Připravil: Martin Boháč

## Tři otázky pro...



Marii Lorencovou  
z odboru  
podpory prodeje

## ► Pracujete jako specialista podpory prodeje v infolince ČD Cargo. Co všechno práce na zákaznické podpoře obnáší?

Infolinka je především o komunikaci s lidmi. Ať se jedná o stálé zákazníky, potenciální nové klienty, odborníky z železniční branže, či studenty nebo různé železniční nadšence. Komunikuji samozřejmě i se zaměstnanci naší společnosti. Vyřizuji jak telefonické, tak e-mailové dotazy. Podávám informace k jednotlivým přepravním případům, předávám kontakty na obchodní manažery a na specialisty v rámci celé skupiny ČD. Nemalé procento tazatelů totiž zajímají služby nabízené jinými subjekty v rámci skupiny, jako např. přeprava systémem Kurýr apod. Mnohdy si jednoduše neuvědomují, že ČD Cargo je ryze nákladní dopravce. Velké množství dotazů se týká cen, přepravních podmínek, dodacích lhůt, polohy a stavu zásilek na cestě apod. Stálí zákazníci ČD Cargo jsou zaregistrováni na našich internetových stránkách, kde

si sami mohou zjistit, kde se nachází jejich zásilka. Pokud nejsou registrováni, ráda jim vyjdu vstříc a potřebné údaje vyhledám.

Pokud přijde dotaz na cenu za přepravu po železnici, jsem schopna poskytnout orientační tarifní cenu, a to včetně zahraničních úseků. Na této pozici působím již pět let a mohu říci, že řeším zhruba třicet modelových situací, které se stále opakují s určitým stupněm variability.

Ráda bych však zmínila ještě jeden úhel pohledu na infolinku. Infolinka nemá pouze informovat o službách nabízených ČD Cargo, poskytovat orientační ceny nebo kontakty, ale musí také naši společnost prezentovat. Člověk na této pozici musí být za každých okolností milý, příjemný, musí umět rychle a co nejlépe zareagovat. Zákazníci nás totiž posuzují nejen podle ceny, rychlosti odezvy nebo kvality poskytnutých informací, ale i podle způsobu komunikace. Proto se snažíme, já i můj kolega Jiří Vorel, se kterým se

na infolince vzájemně zastupujeme, být vždy i po této stránce profesionální a umět druhé straně pohotově vyhovět v jejím požadavku.

## ► Každá práce vyžaduje odborné znalosti. Co vše potřebujete umět a znát na infolince?

Komunikace s lidmi si žádá jak češtinu – pokud možno spisovnou (úsměv), tak i cizí jazyky. Na infolinku se totiž běžně obrací i zákazníci z ciziny. Nejčastěji se jedná o německy a anglicky komunikující zákazníky, ale setkáváme se i s polštinou, francouzštinou a ruštinou. Pro takové případy je nezbytná jistá jazyková vybavenost. Já například hovořím německy a částečně anglicky, kolega Vorel anglicky a částečně rusky. Nezbytná je znalost tarifních bodů. Ovládat musíme i naše informační systémy, ze kterých čerpáme potřebné informace. Za důležitou považuji i znalost vnitřního prostředí firmy. Mít povědomí o dění v ČD Cargo a skupině ČD, a to z dů-

vodu poskytnutí korektních informací či kontaktů na konkrétní specialisty pro danou problematiku.

## ► Na infolinku se obracují také studenti. S jakými dotazy?

Ano, na podzim dostáváme na infolinku velké množství dotazů od studentů středních a vysokých škol s dopravním zaměřením. V rámci rozsáhlých seminárních prací se studenti dotazují na dovozní, a to i do zahraničí. Zajímají se také o přepravní podmínky nebo dodací lhůty. Mezi studenty jsou výrazné rozdíly v zájmu o železniční nákladní dopravu. Už z formulace dotazu je možné rozlišit, koho jednotlivé případy opravdu zajímají a kdo zašle dotaz jen z povinnosti splnit zadanou školní práci. Z některých tazatelů se v budoucnu mohou stát naši kolegové – budoucí zaměstnanci ČD Cargo. Doufám, že to budou ti nejlepší, s opravdovým zájmem o železniční nákladní dopravu.

Připravila: Michala Bílková

# Oživení nakládky na VNVK v Praze-Libni

Oficiální statistiky říkají, že česká ekonomika roste. Tuto skutečnost možná potvrzuje i realizace několika nových a zajímavých přeprav konkrétně z „mého rajonu“ v Libni.

Dlouholetý výrobce železobetonových prvků, společnost PREFA PRAHA a. s., naložila a odeslala ve dvou vlnách krátce po sobě skupiny vozů do německého Darmstadtu. Tato společnost, založená již v roce roku 1960, nabízí kromě výrobků samotných i tvorbu projektových dokumentací, poradenství při výběru stavební technologie, montáž staveb na místě a další služby. V období hospodářského útlumu v 90. letech minulého století společnost prošla privatizací. Byla prodána německé společnosti HebergerBau, díky čemuž získala nové technologie a lepší přístup na zahraniční trhy. Pro železničáře je zajímavé, že společnost realizovala v tomto roce trafostanici SŽDC v Ústí u Vsetína.

Společnost PREFA sídlí v průmyslové zóně v Praze 10, proto je zboží z výrobního závodu nutné dopravovat kamiony na nádraží a zde překládat. Před několika roky PREFA nakládala prefabrikáty (věžeňské buňky) do Švýcarska ve stanici Praha-Hostivař. V současné době však probíhá přestavba této stanice a nakládka zde není možná. Libeň byla tedy pro nakládku vybrána jako další vhodná, mimo jiné i díky nepřetržitému obsazení personálem. Nakládka prefabrikátů proběhla zatím ve dvou vlnách. V první vlně byly na konci srpna naloženy 3 vozy s tím, že jde o zkušební přepravu. K nakládce byl využit jeden vůz DB Schenker Rail a 2 vozy ČD Cargo. Nakládku zajišťovala zkušená skupina zaměstnanců ČD Cargo z Trutnova.

Vzhledem k tomu, že vše proběhlo k plné spokojenosti, bylo rozhodnuto o další přepravě po železnici. Druhá skupina sestávala ze 4 vozů DB Schenker Rail a 6 vozů ČD Cargo. U této skupiny došlo ke komplikacím, ne však z viny naší společnosti. Termín nakládky byl po změnách určen na pondělí 21. září. Tento den však byla na rampu připravena též nakládka autojeřábu na rekonstrukci střechy nad kolejištěm stanice Praha hlavní nádraží. Bylo nutné obě akce zkoordinovat a dobře připravit, aby se vše během jednoho dne stihlo. Autojeřáb byl nakládán u zarážedla, neboť šlo o dva vozy bez nutnosti vyměňování, nakládka železobetonu probíhala směrem ke zhlaví pro umožnění výměny vozů. Hlavní problém ovšem nastal kvůli tomu, že vozy, které měly z Německa dorazit během víkendů, zůstaly na německé straně stát a v pondělí brzy ráno teprve překročily hranice. Během pondělí byly tedy naloženy jen naše vozy a na zbytek se čekalo, až dorazí. Původní předpoklad nakládky zbytku zásilky v úterý musel být změněn, protože nebyl k dispozici volný jeřáb. Nicméně četa pod vedením zkušeného dozorce Pavla Urbana zachránila osud zakázky a možná i všech ostatních přeprav tím, že vše stihla naložit ještě tentýž den. V úterý byly všechny vozy podány k přepravě a odjely z Prahy.

Další zajímavou přepravou, realizovanou v poslední době, byla nakládka ocelových mostních konstrukcí do Turecka. Přepravu zajišťovala expedice Rail Cargo Logistics. Jako tomu často bývá u podobných větších akcí, termíny nakládky a její podmínky se v průběhu času měnily. Původně se k přepravě mělo použít 5 vozů. Ovšem v posled-



ních dnech před nakládkou se ukázalo, že výrobce konstrukcí pozměnil technologii a na konstrukce navařil relativně drobné díly, které ale způsobily, že byly o několik centimetrů překročeny požadované rozměry. Bylo proto nutné buď vše řešit jako mimořádnou zásilku, nebo použít více vozů. Speditér zvolil raději variantu více vozů, protože to bylo podstatně jednodušší. Výsledkem tedy bylo, že zásilka byla naložena na 3 vozech, ke kterým patřily 4 vozy

ochranné. U této zásilky jsme opět narazili na jeden neustále se zvětšující problém. Výrobce před přípravou nakládky požádal o jinou nakládací stanici kvůli problematické dopravě dlouhých dílů přes město Prahu. Bohužel ale v okolí jeho sídla není k dispozici žádná stanice, kde by bylo možné v takovém rozsahu nakládat. Jedná se o trať z Prahy na Dobříš, kde byla nakládací místa postupně výrazně omezena, případně úplně zrušena. Zbylo zde něko-

lik míst s manipulačními kolejemi o délce umožňující nakládat pouze 1 až 2 vozy. Po dobu, kdy zde nakládka vymizela, bylo dost problematické požadovat udržení „plnohodnotných“ manipulačních ploch, když majitelé pozemků požadovali jejich prodej. V současné době je již prakticky nemožné vrátit se na těchto místech zpět k původnímu stavu.

Text a foto: Martin Kašpar

## Vývoj informačních systémů ČD Cargo kofinancovaný z OPD byl dokončen

V období od listopadu 2011 do října 2013 byl s finanční podporou Operačního programu Doprava realizován projekt „Provozně-obchodní informační systém ČD Cargo, a.s.“ (dále jen „PROBIS“), na který začátkem roku 2014 navázal projektový program „Upgrade informačních systémů ČD Cargo, a.s., ve vazbě na TSI-TAF“ (dále jen „Upgrade IS“).

Projekt Upgrade IS, který se skládal z řady implementačních projektů, jejichž společným cílem byla standardizace a automatizace vazeb mezi železničními podniky a provozovateli infrastruktury včetně zajištění kvalitní výměny dat v celé EU, je nyní u konce. Nové služby a postupy byly implementovány ve všech oblastech informačních systémů, a to jak pro interní, tak koncové zákazníky. Úpravou prošly i procesy související se změnami informačních systémů.

### DISC – modul KANGO

V rámci realizace projektu byla vyvinuta online komunikace se systémy správce infrastruktury (SŽDC) pro dlouhodobou objednávku GVD. Systém DISC nově komunikuje se systémem KANGO (systém pro dlouhodobý GVD, který vlastní SŽDC).

### DISC – modul Prognózy

Předmětem projektu bylo rozšíření současného dispečerského systému zejména o komunikaci s ostatními správci infrastruktur, využití dat o pro-

gnóze jízdy vlaku a o narušení. Rovněž byla vytvořena funkcionální modelování.

### PRIS – modul Optimalizace

Předmětem projektu bylo rozšíření současného provozního systému o vazbu z GPPS, přípravu a sestavu vlaku na základě prognózy jízdy a pohyb vozů v zahraničí.

### ICAR – optimalizační data

V průběhu projektového programu Upgrade IS byla v rámci předpokládaných funkcionalit DISC a PRIS rozšířena datová struktura datového skladu o další atributy k provozním objektům tak, aby bylo možné dále zefektivňovat činnosti dopravce.

### KNV – WIMO

Doposud byl vytvořen nový systém pro správu a evidenci údajů o nákladních vozech. V rámci projektu bylo řešeno rozšíření datové základny tak, aby byla zabezpečena kompatibilita s projektem WIMO (Wagon and Intermodal Operations Database).

### Číselníky evropských sítí a manipulačních míst

Předmětem projektu byla revize stávajících číselníků a jejich doplnění dle potřeb nových modulů integrovaných v rámci projektu Upgrade IS. Jednalo se zejména o rozšíření stávajícího číselníku sítí o nové atributy např. technické vybavení stanice, provozovatel vlečky, délka a rozmístění kolejí, atd.

### EISOD – úpravy procesů dotčených projektem Upgrade IS

Předmětem projektu byla komplexní revize procesní dokumentace vybraných klíčových procesů souvisejících s novými informačními systémy dotčenými projektovým programem, návrh úprav procesního modelu ČD Cargo vzhledem k funkčním a technickým požadavkům projektu v rámci Upgrade IS a jejich validace.

### Řízení programové kanceláře projektu Upgrade IS

Předmětem projektu bylo zabezpečení programové kanceláře a služeb programového manažera, zabezpečení role projektového manažera, řízení a koordinace migrace, integrace a testování.

### Architektura IS v rámci projektu Upgrade IS

Předmětem projektu byla věcná koordinace jednotlivých implementačních projektů Upgrade IS, řízení vazeb mezi jednotlivými systémy a projekty včetně návrhu řešení sporných bodů nebo poskytnutí patřičných vstupů a účast na řízení závislosti projektů.

### Úpravy ostatních systémů

Předmětem projektu byla úprava CVA (vazba na PRIS – modul Optimalizace a TMS), APS (konkrétní nástupy zaměstnanců na směnu, vazba na DISC – modul Prognózy), CNP (vazba s TMS – předávání vybraných dat o zásilce) a B2B (rozšíření poskytování údajů pro zákazníky) ve vazbě na realizaci projektového programu.

### Upgrade informačních systémů ČD Cargo, a.s., ve vazbě na TSI-TAF

CZ 1.01/1.2.00/12.0287

Projekt je realizován v rámci Operačního programu Doprava, prioritní osy 1 – „Modernizace železniční sítě TEN-T“, podprogramu 2 – „Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu a rozvoj telematických systémů“.



Operační program  
Doprava



Evropská unie  
Investice do vaší budoucnosti  
Fond soudržnosti

### ESB – implementace integračních balíčků

Předmětem projektu byla implementace integračních balíčků souvisejících s novými informačními systémy zařazenými do projektu Upgrade IS, což umožní propojení se stávajícími individuálními aplikacemi, které zajišťují potřeby ČD Cargo v oblastech obchodu a provozu.

### TMS – modul ETI/ETA

Předmětem projektu bylo zpřesnění hlášení ETI, ETA při přebírání a předávání vlaků jiným dopravcům a přízpůsobení a rozšíření modulu o elektronický nákladní list, který je možné využít nejen pro vnitrostátní přepravy, ale rovněž pro mezinárodní.

### PDA – realizace předání vozů na manipulační místo

Realizací projektu došlo k přizpůsobení aplikace pro sběr údajů v kolejišti v souvislosti se znalostí konkrétního

místa provedení činnosti, evidenci skutečných předávek a přejímek, rozšíření údajů o informace o předpokládaném předání vozu či zásilky.

### ÚDIV – modul Optimalizace

V rámci projektu byl rozšířen systém jednak o vazbu na PRIS, a to s využitím dat o prognóze jízdy vlaku, která má vliv na čas přistavení prázdného vozu k nakládce. Rovněž jsou využívány rozšířené údaje o poloze vozů.

V závěru projektu bychom proto rádi poděkovali všem, kteří se na nasazení informačních systémů „do života“ podíleli. Věříme, že dlouhodobé přínosy spojené s úpravami informačních systémů převáží nad případnými krátkodobými negativními dopady spojenými s nasazením těchto systémů.

Tým Upgrade IS

# Připravované změny informací v katalogu nákladních vozů ČD Cargo – 1. díl Uaais

Pro účelné a efektivní využívání nákladních vozů při přepravě zboží po železnici je nezbytné poskytnout základní informace o technicko-převážních parametrech jednotlivých vozových řad, a to nejen zaměstnancům dopravce ČD Cargo, kteří se zabývají přepravní činností, ale také zákazníkům využívajícím našich služeb, kterým tyto informace pomohou při volbě správného druhu železničního nákladního vozu pro přepravu jejich zboží.

Základní technické údaje a popisy železničních nákladních vozů ČD Cargo jsou zveřejněny v katalogu nákladních vozů na webových stránkách ČD Cargo.

Prokop, nad rámec svých pracovních povinností, pro větší názornost a snadnější orientaci novou grafickou podobou typových listů (zahrnující nové schematické náčrtky příslušných typů nákladních vozů) katalogu nákladních vozů ČD Cargo, jehož garantem je v současné době O6.

Doplněním informací si skupina 13/21 ve spolupráci s dalšími skupinami (O12/3, O6/6) kladla za cíl u každé vozové řady vytvořit věcný přehled platných informací umístěných v jednom dokumentu, který by uživateli poskytl komplexnější informace o železničních nákladních vozech provozovaných v současné době dopravcem ČD Cargo. U jednotlivých typů vozů tak došlo



V uvedených materiálech se u jednotlivých vozových řad ne vždy vyskytují údaje potřebné k přepravě zásilek. Absence některých technických údajů a drobné nesrovnalosti popisu vozů uvedených v katalogu s sebou přináší četné dotazy jak z řad provozních zaměstnanců, tak především ze strany zákazníků využívajících našich služeb.

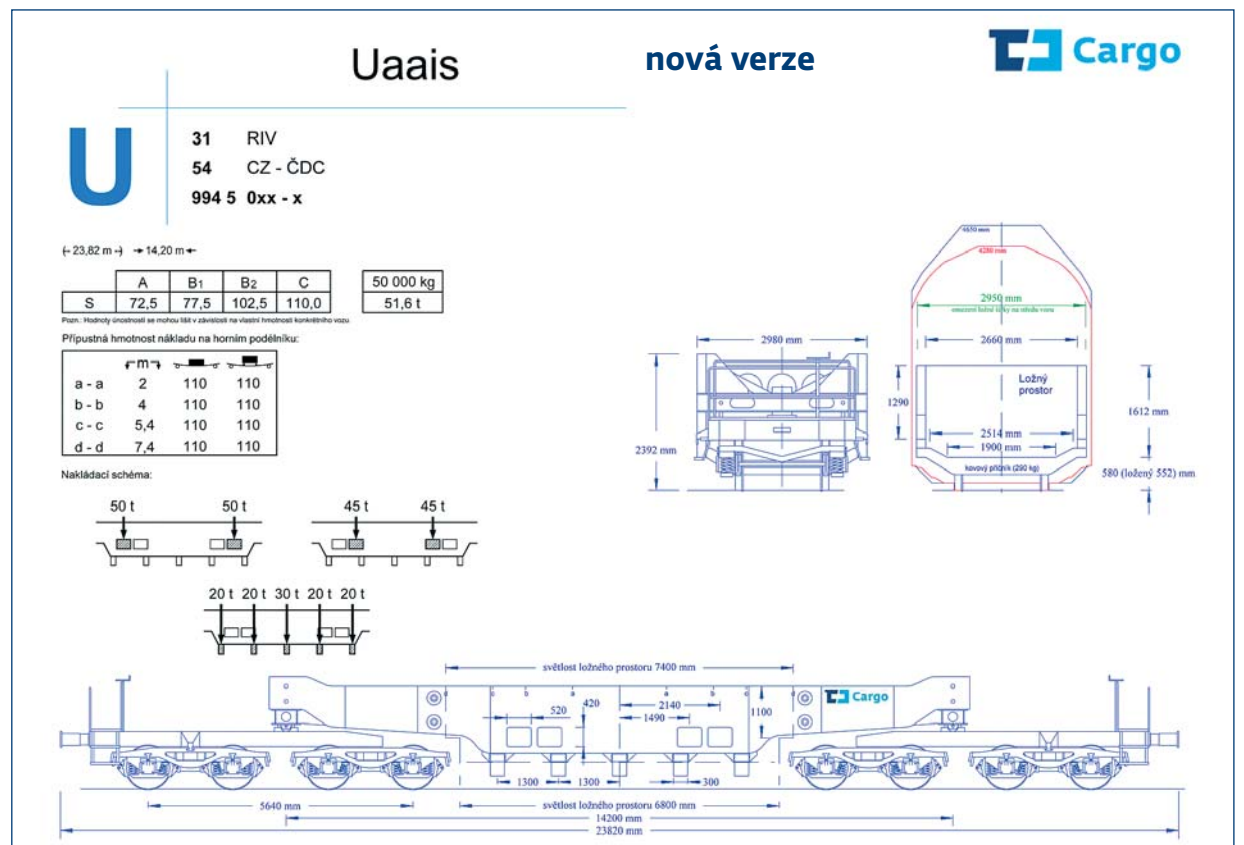
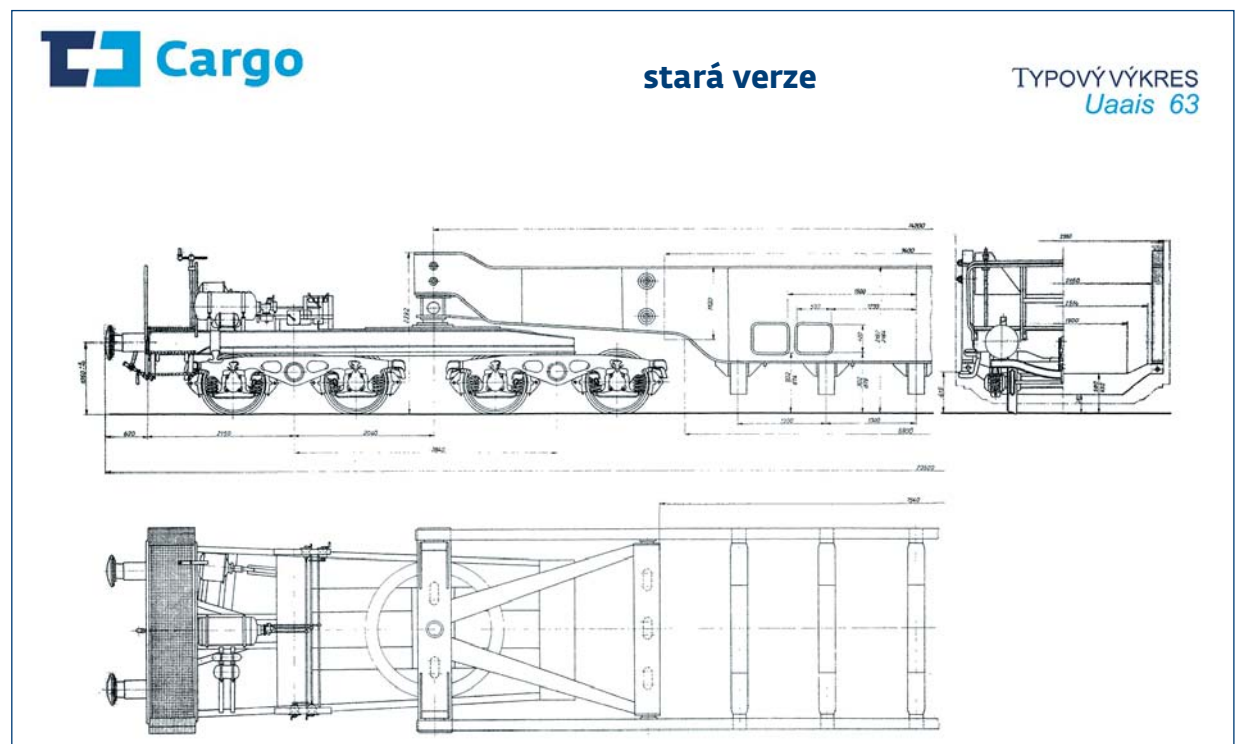
Na základě těchto dotazů a zkušeností, plynoucích z praxe úzce související s uložením zásilek, vypracoval zástupce skupiny 13/21 GR ČD Cargo Tomáš

kromě uvedení základních technických parametrů také nově k zobrazení informace průřezného profilu G<sub>1</sub>, G<sub>2</sub> či nakládacího schématu.

Pro názornost srovnání staré a nové verze vzhledu katalogu nákladních vozů ČD Cargo.

**Text: Stanislav Hamouz, vedoucí skupiny přeprav nebezpečných věcí a bezpečného nakládání**

**Foto: Marcel Hubeňák**



## Tarif ČD Cargo, a.s., na rok 2016 (TVZ)

Podobně jako každý rok, tak i pro rok 2016 zpracoval odbor podpory prodeje ČD Cargo nové znění Tarifu ČD Cargo, a.s. (TVZ).

Dokument vznikl za podpory obchodního a provozního úseku, jakož i úseku finančního ředitele ČD Cargo,

Odúčtovny přepravních tržeb Olomouc a Řízení provozu Česká Třebová. Tarif ČD Cargo na rok 2016 respektuje zejména vývoj v nákladní přepravě za končící rok 2015 a do svého znění promítá podněty, které znamenají soustavné přizpůsobování se trhu v nákladní přepravě v současném prostředí.

Pro zákazníky bude mít asi hlavní význam informace, že pro rok 2016 nedochází ke zvýšení sazebníků a tabulek dovozného. Výjimkou je pouze úprava tabulky dovozného G pro prázdné vozy jako dopravní prostředky, kde dochází k určitému zvýšení sazeb. Stejná filozofie byla zachována i v tabulkách jed-

notlivých poplatků, jejichž výše byla i pro rok 2016 zachována na úrovni roku 2015 s výjimkou:

- poplatku za účast zaměstnance ČD Cargo,
- poplatku za ohrožení bezpečnosti,
- tří poplatků v oblasti celního odbavení včetně jednoho nově zavedeného.

Kromě výše uvedené aktualizace textu respektující aktuální potřeby trhu v nákladní přepravě dochází k odstranění pasáží, jejichž obsah je současně předmětem databázi výpočetní techniky.

Tarif ČD Cargo je i pro rok 2016 přístupný pouze pro registrované zákazníky a je umístěn na internetové adrese: [www.cdcargo.cz](http://www.cdcargo.cz) – Čím se řídíme – Tarify.

Jiří Vorel

## Opět kousek od poháru

Dne 11. září se konal již 6. ročník mistrovství České republiky železničářů v kopané „O putovní pohár předsedy OSŽ“, pořádaný OSŽ ve spolupráci s ČD, ČD Cargo a SŽDC, za účasti šesti mužstev.

Naše společnost vyslala ty nejlepší hráče s jasným cílem vylepšit loňské druhé místo a turnaj vyhrát. Tým byl složen ze zaměstnanců PJ Praha, PJ Če-

ské Budějovice, SOKV Ústí nad Labem, PJ Ústí nad Labem a GR ČD Cargo. I přes určité potíže s nečekanými omluvenkami (zranění, nemoc, atd.) nastoupili hráči ČD Cargo k zápasům ve skupině v bojovném duchu a po výhrách 1:0 nad Legios Louny a 2:1 nad ČD ZAP postoupili do finále. Tam už podle očekávání čekalo mužstvo SŽDC – největší favorit turnaje. Favorit svou roli bohužel potvrdil a po výh-

ře 4:0 pro sebe získal, již potřetí v řadě, vítězný pohár. ČD Cargo si tedy opět odváží druhé místo, ovšem vedoucí týmu může hrát nejen zlepšený výkon hráčů, ale také cena pro nejlepšího brankáře turnaje (Petr Prokeš – PJ Praha). Děkujeme všem zúčastněným hráčům za příkladnou reprezentaci a pořadatelům za skvělou organizaci. A příští rok bude pohár určitě náš!

Radovan Malěj



# Představujeme profese ČD Cargo (9) – specialista dat

V dnešním vydání pokračujeme v seznamování našich čtenářů se zaměstnáními, která se ve společnosti vyskytují nebo o kterých se předpokládá, že se mohou vyskytnout.

Dnešní představení je specifické v tom, že do zaměstnání 25290 Specialista v oblasti bezpečnosti dat je přiřazen jen jeden zaměstnanec, který je organizačně zařazen na Generálním ředitelství ČD Cargo, do oddělení bezpečnosti a krizového plánování O10/6. Mzdově je zařazen se smluvní mzdě.

Hlavním obsahem činností uvedeného zaměstnání je zabezpečení:

- vytváření bezpečnostních politik dle standardu ČSN ISO/IEC 27001:2014 pro zajištění bezpečnosti informací proti náhodným nebo nepovoleným změnám, zničení, neoprávněnému přístupu, odposlechu nebo prozrazení u stávajících i nově zaváděných systémů;
- definování pravidel pro zabezpečení přenosu dat, zajištění a kontrola jejich aplikace a dodržování a nastavení parametrů infrastruktury (servery, klient-ské stanice, notebooky, firewally, VPN, správa hesel, apod.);
- monitorování bezpečnosti informačních a komunikačních technologií v souladu s platnou legislativou dle normy ČSN ISO/IEC 27001:2014 systém řízení bezpečnosti informací a zá-

kona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích;

- posuzování rizik a provádění testů systémů na zpracování dat s ohledem na zajištění fungování zpracování dat a bezpečnostních opatření;
- monitorování rizik, přístupu k datům, sledování a vyhodnocování bezpečnostních incidentů;
- provádění preventivních kontrol dodržování bezpečnostních politik a zajištění bezpečnosti informací;
- zajištění penetračních testů pro zjištění stavu bezpečnosti informačních a komunikačních technologií a zajištění bezpečnosti informací ve společnosti.

O rozhovor jsme požádali pana Bc. Josefa Blažka, který pracuje na železnici od roku 1991.

► **Je skutečně bezpečnost informací pro společnost tak důležitá?**

Bezpečnost informací je nedílnou součástí podnikatelských aktivit společnosti. Dobře fungující bezpečnost informací na sebe příliš neupozorňuje a není příliš viditelná. Proto je často brána jako něco méně důležitého, jako nějaký doplněk práce odpovědných zaměstnanců. Ve skutečnosti by to mělo být přesně naopak. **Bezpečnost informací by měla zastávat významné místo jak v odborných IT útvech,**



Bc. Josef Blažek, specialista v oblasti bezpečnosti dat

► **tak by si jejího významu měli být vědomi všichni zaměstnanci přicházející do styku s informacemi společnosti.**

Každý zaměstnanec pracující s informačním systémem společnosti si musí uvědomovat, že existují jasně definovaná pravidla nakládání s informacemi, která nesmí překročit. Tato pravidla jsou jasně stanovena v interních normách a jsou kontrolována a vynu-

cována specializovaným útvarem, který řídí dodržování pravidel bezpečnosti informací napříč celou společností.

Bezpečnost informací se stala jedním z klíčových témat, ke kterým se upíná pozornost firemních, národních i evropských autorit a která každým rokem nabývají na významu.

► **Co patří mezi základní pravidla bezpečnosti v oblasti IT?**

Mezi základní pravidla v oblasti bezpečnosti IT je v této souvislosti možné zařadit:

- hlášení bezpečnostních incidentů,
- pravidla komunikace prostřednictvím e-mailu,
- pravidla související s přístupem na internet,
- pravidla uplatňovaná při využívání informačních technologií,
- pravidla pro užívání programového vybavení,
- pravidla určená pro využití vlastních zařízení,
- ochrana citlivých informací, jako jsou například osobní údaje a další.

► **Jak se uvedená základní pravidla konkrétně dotýkají zaměstnanců?**

V případech, kdy je zaměstnanci přidělena výpočetní technika určená k plnění pracovních úkolů, se stává uživatelem informačního systému společnosti. S tím jsou spojena práva, ale i po-

vinnosti dodržovat pravidla, která definují, jakým způsobem může s touto technikou a se zpracovávanými informacemi manipulovat. V případě, že zaměstnanec přistupuje do informačních systémů společnosti, jsou mu přidělena přístupová oprávnění a přístupové údaje. Ty má zaměstnanec za povinnost chránit, a dodržovat přitom další povinnosti stanovené interními normami. Neznalost těchto povinností nebo jejich porušování vede ke vzniku zásadních bezpečnostních incidentů a narušuje celkovou bezpečnostní politiku společnosti.

► **Co se chystá v rámci bezpečnosti informací v ČD Cargo?**

V současné době je na základě projektového programu „Zajištění ICT bezpečnosti v ČD Cargo“ připravováno zavedení systému řízení bezpečnosti informací (ISMS) dle ČSN ISO/IEC 27001:2014.

Tento systém řízení bezpečnosti informací zachovává důvěrnost, integritu a dostupnost informací aplikováním procesu řízení rizik a dává jistotu ČD Cargo, jeho obchodním partnerům, zákazníkům a orgánům veřejné moci, že jsou rizika bezpečnosti informací ve společnosti přiměřeně řízena.

Text: Věra Drncová  
Foto: Michala Bílková

# Členství ČD Cargo v zájmových organizacích (4)

## OSŽD

### ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

V našem seriálu představujícím organizace s účastí ČD Cargo se pomalu přesouváme „na východ“. Organizace pro spolupráci železnic (OSŽD) byla založena v červnu 1956 rozhodnutím ministrů zodpovědných za železniční dopravu, se sídlem v polském hlavním městě Varšavě. Vznik a stanovy OSŽD mají charakter mezinárodní smlouvy.



Působení OSŽD pokrývá 28 zemí, přičemž mezi ně patří i Ruská federace a Čínská lidová republika. O rozsahu této organizace ještě lépe vypovídají statistiky – členové obhospodařují 280 654 km tratí, ročně přepraví 3,9 mld. cestujících a 5,5 mld. tun zboží. Organizace je unikátní svojí strukturou zapojující i ministerstva dopravy jednotlivých členských států. Každoročně se tak vedle tzv. Konference generálních ředitelů koná i tzv. Konference ministrů. Toto uspořádání není v rozporu s legislativou Evropské unie, nicméně Stanovy OSŽD se mu-

sely liberalizaci přizpůsobit a taktéž i možné formy členství.

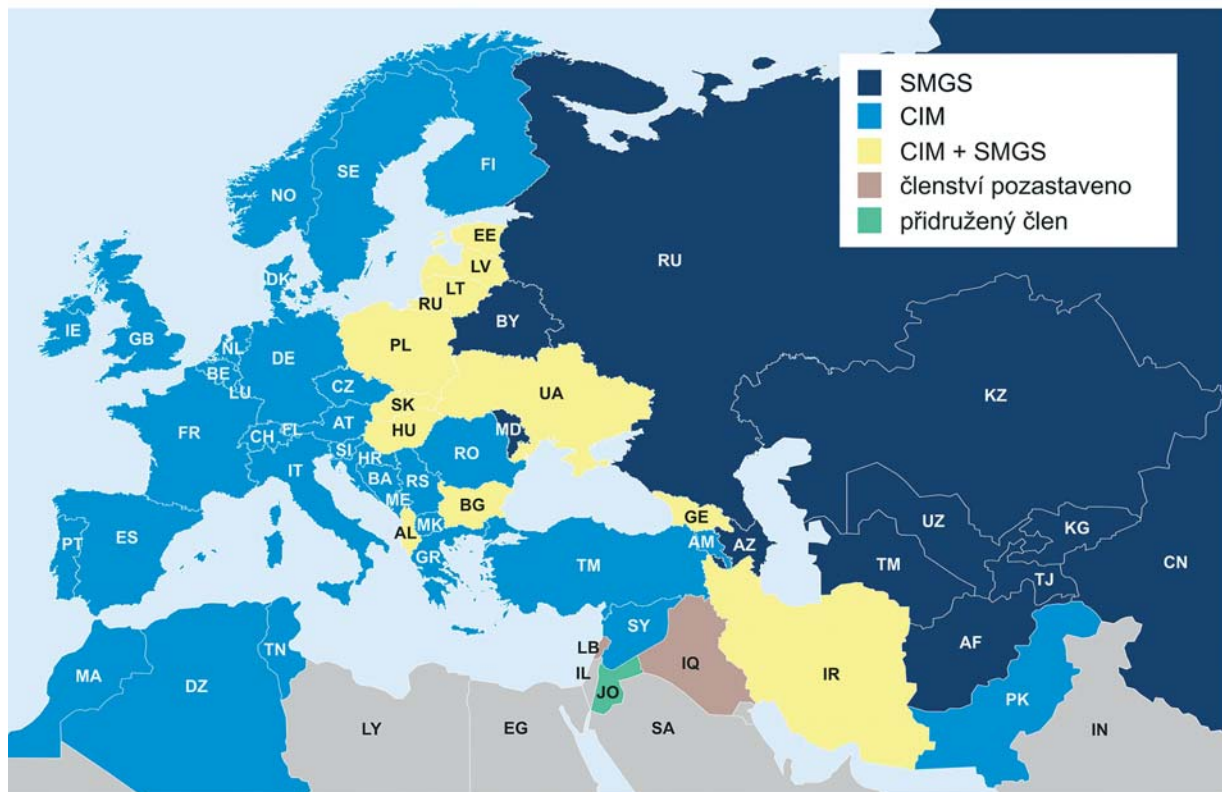
Mezi hlavní cíle OSŽD patří rozvoj a zlepšování mezinárodního železničního spojení mezi Evropou a Asií se zdůrazněním významu kombinované dopravy. Dále tvorba sladěné dopravní politiky v oblasti mezinárodních přeprav se zohledněním spolupráce ve sféře informační, vědecké, technologické, ekonomické a ekologické, rozvoj mezinárodního dopravního práva SMPS (Dohoda o mezinárodní železniční přepravě osob) a SMGS (Dohoda o mezinárodní železniční přepravě zboží).

Dohody SMPS a SMGS představují období CIV a CIM, tj. Přípojku Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě CO-TIF. Jak jsme si v minulých dílech řekli, problémem mezinárodní železniční dopravy je mj. nejednotnost těchto předpisů. Jedním z řešení je použití nákladního listu CIM/SMGS, který je syntézou nákladních listů CIM a SMGS. Od 1. září 2006 jej jednotlivé železnice, respektive odesílatelé mohou používat. Jak ukazují statistiky ČD Cargo, unifikovaný nákladní list získal na oblibě. Jen v roce 2014 bylo na nový nákladní list CIM/SMGS přepraveno 25 101 zásek (vývoz 12 637, dovoz 12 464).

Česká republika z dohody SMGS vystoupila 1. ledna 1991. Rumunsko a Česká republika jsou tak jedinými členy OSŽD, kteří neuplatňují právo SMGS. Slovenská republika se 1. října 2014 k této dohodě zcela přidala – rozhodnutí o zapojení bylo učiněno z důvodu revize dohody SMGS účinné od 1. července 2015. Revize, jejímž cílem bylo přiblížení dohody úmluvě CIM, přineslo vedle pojmových změn a nového nákladního listu SMGS také nutnost plného přidružení pro železnice provádějící tzv. nový podej – bez to-



## Nákladní přeprava CIM/SMGS Stav k 1. říjnu 2014



hoto opatření by byla v případě Slovenské republiky ohrožena překládka v Čiernej nad Tisou.

Organizace, jejímiž jazyky jsou čínština a ruština, v případě potřeby angličtina nebo němčina, je rozdělena na pět komisí a dvě stálé pracovní skupiny. První dvě komise – pro dopravní politiku a strategii rozvoje; pro přepravní právo spadají do gesce Konference ministrů, zbylé tři – pro nákladní dopravu; pro osobní dopravu; pro infrastrukturu a kolejová vozidla spadají do gesce Konference generálních ředitelů. Stálé pracovní skupiny se zabývají oblastí IT a financemi.

ČD Cargo je aktivní zejména ve třetí komisi určené pro nákladní dopravu. Vedle již zmiňovaných záležitostí s rozvojem užití nákladního listu CIM/SMGS patří k zásadním oblastem organizace přeprav velkých kontejnerů v relaci Evropa – Asie, včetně odsouhlasení jízdních řádů nákladních vlaků v mezinárodní přepravě. Významná je též spolupráce v oblasti pracovní skupiny pro kódování a informatiku. V rámci spolupráce též dochází ke zdokonalování dohody o Mezinárodním železničním tarifu MTT. Záležitosti SMGS jsou monitorovány pracovníky ČD Cargo, především vzhledem ke

klíčovým změnám v Průvodci NL CIM/SMGS.

Organizace OSŽD má svoji nezastupitelnou úlohu při rozvoji vztahů mezi státy Evropy a Asie. Přihlédneme-li k faktu, že jen v roce 2013 došlo k 9% nárůstu kontejnerových přeprav mezi oběma kontinenty, je potenciál OSŽD zřejmý. V případě ČD Cargo je trvalá snaha o využití veškerých platform spolupráce pro tvorbu a rozvoj kontaktů majících dopad do provozní a zejména komerční oblasti.

Text: Michal Vítěz  
Mapa: Milan Koska

# Přeprava transformátoru 400 kV z rozvodny ČEPS Čechy Střed do rozvodny Nošovice

Ve dnech 12. – 15. září proběhla skutečně neobvyklá a náročná přeprava autotransformátoru 400/121/10,5 kV uskladněného v rezervě v transformáční stanici a rozvodně (TR) společnosti ČEPS Čechy Střed u Čelákovice.

roku výroby konkrétního stroje. Protože obě rozvodny disponují vlečkou, bylo k přepravě v celé trase použito železnice. Před přepravou byl transformátor odstojen, což obnášelo zejména vypuštění 75 tun oleje a de-

216 tun. V TR Nošovice byl transformátor odborně složen a zkompletován a během listopadu 2015 bude uveden do provozu.

Přeprava byla zahájena v sobotu 12. září vyzvednutím naloženého hlubínového vozu, tří vozů Eas, ložených demontovanými díly transformátoru, doprovodným krytým vozem a osobním vozem pro posádku na vlečce ČEPS Čechy Střed, která odbočuje z místní dráhy Čelákovice – Mochov, která je dnes bez pravidelné osobní i nákladní dopravy. Následně byl tento vlak přesunut do stanice Čelákovice, kde čekal do nočních hodin na zahájení přepravy po hlavních tratích, která je možná právě jen v nočních hodinách. I přesto, že přepravu provázely určité potíže, podařilo se zásilku přepravit podle předem zpracovaného plánu a transformátor dorazil po třech nočních jízdách v úterý 15. září ráno do stanice Dobru u Frýdku-Místku. Zmíněné lokomotivy řady 731 byly k přepravě použity z důvodu možného dohledu strojvedoucího na zásilku během jízdy vlaku.



Výjezd transportu z vlečky rozvodny na „lokálku“ Mochov – Čelákovice v sobotu 12. září 2015

Cílem byla severomoravská TR Nošovice, kde má dojít k náhradě dosluhujícího transformátoru NOS T402. Takováto obměna probíhá pravidelně, a to jednou za zhruba 25 – 30 let dle

montáž různého příslušenství. Rozměry transformátoru jsou úctyhodné: 11 025 x 6 585 x 9 435 mm, vlastní hmotnost je 296 tun a přepravní hmotnost po odstojení pak činila



Transport po dojezdu do Čelákovice stejného dne

Pro zajímavost dodejme, že Nošovice byly v roce 1958 první rozvodnou dimenzovanou na napětí 400 kV. V té době však TR Nošovice pracovala jen s napětím 220 kV a ke zvyšování na hodnotu 400 kV došlo postupně během šedesátých let s výstavbou další sítě a vedení. Důvodem užití co nejvyššího napětí pro přenos elektrické energie je snížení přenosových ztrát.

I nejlepší vodiče kladou elektrickému proudu odpor, který při průchodu proudu způsobuje zahřívání vodiče, čímž se část přenášené elektrické energie mění na ztrátové teplo. Teprve před místem spotřeby je napětí transformováno na poměrně bezpečnou hodnotu 230 V a 400 V, se kterou pracují domácí spotřebiče.

Text a foto: Martin Boháč

## Železniční tratě, kde vládne jen nákladní doprava (35) Trať Dolní Lipka – Hanušovice

Tato trať ležící na pomezí Čech a Moravy a zároveň i poblíž styku tří úmoří – černomořského, severního a baltského bývala původně součástí dráhy Lichkov – Hanušovice – Bludov – Šumperk – Šternberk s odbočkou Bludov – Zábřeh na Moravě.

Ve Šternberku navázala na trať společnosti Moravskoslezské severní dráhy

kousku-Uhersku budovala tisíce kilometrů tratí, ale najali si vídeňskou firmu Wiener Eisenbahnen Baugesellschaft. Tato firma však během stavby vyhlásila úpadek a Kleinové museli dráhu dokončit sami.

Stavba dráhy byla kompletně ukončena v roce 1874 a pro zahájení provozu bylo pořízeno deset lokomotiv označených kromě evidenčních čísel

vozu na tratích společnosti rakouskými státními drahami kkStB a k definitivnímu zestátnění k 1. lednu 1895.

O velkorysosti budování dráhy a též o jejich nenaplněných ambicích svědčí těleso trati, dimenzované dle podmínek koncese v některých místech na dvě koleje. To je například velmi dobře vidět na obou tunelech mezi Hanušovicemi a Lichkovem. Tunely byly takto vybudovány bezpochyby proto, že v případě vybudování jednokolejných by jejich přestavba na dvojkolejnou byla velmi komplikovaná. Tyto představy však nebyly nikdy naplněny a intenzitě provozu vždy bohatě postačovala jedna kolej.

Po zestátnění společnosti a začlenění jejích tratí do sítě státních drah se osudy části dráhy začaly postupně rozcházet. Větší význam vždy měla větev ze Šumperka na Šternberk zajišťující spojení regionu s nejdůležitějším sídlem regionu, Olomoucí. Naopak trať Hanušovice – Lichkov měla vždy ráz spíše místní dráhy, kdy například jízdní řád 1914 uvádí pouze čtyři dvojice osobních vlaků v celé trase a dále tři dvojice osobních a smíšených vlaků Lichkov – Dolní Lipka (v té době ale



Mezi Červeným Potokem a Podlesím 28. srpna 2015

ještě Grulich/Králíky; dnešní stanice Králíky na místní dráze do Štítů nesla název Grulich Stadt/Králíky město). Po vzniku ČSD byla trať zařazena do jednoho ramene Praha-Denisovo nádraží – Hradec Králové – Lichkov – Hanušovice, což ale na intenzitu a charakter provozu mělo jen minimální vliv. Po druhé světové válce se z tohoto ramene stala trať č. 2 (Praha – Velký Osek – Hanušovice, po které projížděl i jeden pár rychlíků Praha – Hanušovice. Bohužel od začátku platnosti jízdního řádu 2011/2012 byla v úseku Dolní Lipka – Hanušovice pravidelná osobní doprava zastavena.

V nákladní dopravě měla trať také spíše regionální význam. Přepravy ovšem až do devadesátých let minulého

století dosahovaly takových objemů, že na zdejší manipulační vlaky z Hanušovic do Letohradu bývaly nasazovány i lokomotivy T 679.1/781 „sergej“ letohradského depa a právě na trati do Hanušovic lokomotiva 781.505 pravidelný provoz zdejších „sergejů“ definitivně uzavřela. Stalo se to nasazením na manipulační vlak Letohrad – Hanušovice a zpět, a to přesně před dvaceti lety – 12. října 1995. Jinou zajímavostí zdejší nákladní vozby bylo to, že zdejší trať byla využívána pro přepravy zásilek s překročenou ložnou mírou, které nemohly projíždět původním Krasíkovským tunelem na hlavním tahu mezi Zábřehem na Moravě a Českou Třebovou. Těmito přepravami se tak alespoň trochu naplnila idea stavitelů tratě jakožto provozní a obchodní alternativy původní Olomoucko-pražské dráhy.

Ani nákladní doprava není v současné době příliš silná a omezuje se především na obsluhu nákladniště v Červeném Potoce. Z důvodu kalamity v lesích okolo Hanušovic je ze zdejších stanic a nákladnišť odvážen velký objem dřevní hmoty. Po trati byl také navážen stavební materiál (zejména štěrk z Jihlavy města, Jakubčovic nad Odrou a Karlových Varů) na výlukové práce v oblasti Jeseníků.

Text: Martin Boháč  
Foto: Antonín Němeček



Lokomotiva 742.421 se 30. července 2015 vrací z obsluhy Podlesí do Hanušovic, v pozadí jeden ze dvou tunelů tratě.

(MSNB) Brno – Nezamyslice – Olomouc – Šternberk. Trať Králíky – Šternberk byla vybudována a provozována společností Moravské pohraniční dráhy (německy k.k. privilegierte Mährische Grenzbahn MGB). Koncese byla budoucím akcionářům společnosti, sobotínské firmě bratří Kleinů a šumperské rodině Oberleithnerů, udělena v roce 1871 a samotná společnost MGB vznikla o rok později, v roce 1872. Jednalo se tedy o dobu bouřlivého, a nutno dodat, že i nezdravého, hospodářského rozmachu monarchie, která realizaci přesně takovýchto projektů přála. Jistou zajímavostí je, že bratři Kleinové nezadali stavbu dráhy své vlastní firmě, která v té době v Ra-

od 1 do 10 též jmény podle měst a obcí ležících na síti MGB. Byly to Grulich (Králíky, původní název dnešní stanice Dolní Lipka), Hannsdorf (Hanušovice), Eisenberg (Ruda nad Moravou), Bluda (Bludov), Frankstadt (Frankštát, dnes Nový Malín), Liebau (Libina), Schönberg (Šumperk), Neustadt (Uničov) a Sternberg (Šternberk). První zkušební jízdy se uskutečnily 15. října téhož roku, v období po krachu na vídeňské burze (9. května 1873). Tato událost znamenala propad výroby železa v českých zemích až o 65 %. To samozřejmě přímo souviselo s úpadkem železničního podnikání, a tak není divu, že se do problémů dostala i MGB. To vedlo v roce 1883 k převzetí pro-



Zásilka štěrku ve vozech Ua a Facc z Jakubčovic nad Odrou a Jihlavy města v Dolní Lipce

# Rozvoj osobnosti – Prokrastinace (7)

Víte, co je prokrastinace? Jako prokrastinaci označujeme chorobné odkládání úkolů, povinností, činností.

Prokrastinací není ovšem každé "nicnedělání". Problém s prokrastinací proti zdravému odpočinku je ten, že zatímco odpočinkem energii získávám, nebo alespoň neztrácím, prokrastinací energii rozhodně ztrácím. Při prokrastinování můžeme být dokonce i velmi výkonní. Místo toho, abychom konečně sedli v pátek večer k počítači a dohnali práci na projektu, který má už za sebou dávno termín odevzdání, se vrhneme do úklidu bytu, sekání zahrady, nebo se rozhodneme vygruntovat garáž, kde se už stěží dalo parkovat. Ale práce na projektu stále stojí. A my to víme. Toto vědomí nás netěší, může způsobovat již zmíněnou ztrátu energie a také může mít vliv na sebepojetí a sebehodnocení. Snadno bychom se mohli totiž onálepkovat za neschopné, lenochy apod. Nebo nás tak může onálepkovat někdo jiný. S prokrastinací tedy přichází únava fyzická i psychická. A s tím jde ruku v ruce stres.

**Zní to nesmyslně? Proč se vlastně člověk nemůže pustit do práce a udělat, co je potřeba?**

Vezměme si jako model úspěšného zaměstnance Petra. Pro svoji práci je kvalifikovaný, má potřebnou praxi. A nedávno byl povýšen. Majitel firmy mu důvěřuje a zadal mu úkol, vypracovat studii o možnosti expandovat s jejich firmou do zahraničí.

Petr má už všechny potřebné podklady, ale práci na studii odkládá. Energii a pozornost věnuje další spoustě činností, pro které si najde i racionální odůvodnění. Musí přeci pohovořit s lidmi, aby je poznal, má nový tým. Je potřeba si uklidit stůl a přestavět nábytek v kanceláři, aby se v ní dobře cítil a aby o něm něco vypovídala. A tak dále. Proč práci na studii odkládá? Petrovi na výsledku práce hodně záleží. Chce udělat dojem na šéfa, chce ukázat, že je člověk na svém místě, chce studii vypracovat dokonale, protože mu také záleží na firmě a nechce nic podcenit.

Jednou z příčin prokrastinace je tedy strach ze selhání, strach z toho, že ne-

bude tak dobrý, jak by chtěl. Čeká ho úkol, se kterým ještě nemá zkušenost. Anebo mu daná činnost připomíná úkol, se kterým se už v minulosti musel popasovat, avšak ne zcela úspěšně.

**A co tedy s tím?**

Opravdu důležité je začít. A to pomocí jednotlivých kroků. Možná jste

každého dílčího kroku. Zvyšuje se tím naše motivace, sebevědomí a důvěra v to, že se úkolu dokážeme úspěšně zhostit.

Podívejme se teď na příklad Pavla, ten také prokrastinuje, ale jinak než Petr. Pavel by rád vyrazil na poslední výlet na motorce před začátkem zimy, motorka však nejede a musí ji opravit.



Ilustrace prokrastinace

už slyšeli o slově kaizen, systému kontinuálního zlepšování v osobním i pracovním životě. (Výraz kaizen je složený ze dvou slov „kai“ – změna a „zen“ – dobrý, lepší, kaizen tedy znamená změna k lepšímu). Pokud má Petrova studie obsahovat 4 základní části a má čítat max. 100 stran, pak je snadnější si představit práci na první části, na prvních kapitolách této části. Nebo dokonce jen na jedné z kapitol nebo jedné stránce. A na té začít pracovat.

Klíč vedoucí k úspěchu tedy tkví ve stanovování si malých dílčích cílů, ke kterým vedou jednoduché kroky.

Nejen že na dílčí, jednotlivé kroky stačíme, můžeme také slavít dokončení

Pustil se do práce, ale překvapilo ho, že práce je to chvílemi nezajímavá a příliš ho nebaví. Někdy je skutečně příčinou prokrastinace také neschopnost se soustředit a dotáhnout úkol do konce. Vytrvat. V dnešní době je to o to těžší, když existuje tolik lákadel, jako je internet a velká nabídka volnočasových aktivit.

A nakonec je tu Adam, který odjel na víkend na chalupu s tím, že před

zimou toho chce hodně stihnout. Chce posekat trávu, než začne padat listí, nebo dokonce sníh. Současně si uvědomuje, že má spoustu jiných aktivit, kterým se o víkendu může věnovat. Potřebuje na chalupě opravit ucpanou odtokovou rouru, zjistil, že, do střechy zatéká a je potřeba místo najít a opravit. A nebylo by od věci začít připravovat dřevo na zátok. Neví, kam dřívě skočit. V sobotu začne čistit rouru, pak si řekne, že by měl raději opravit střechu, ale přitom myslí na to, že se prude ochlazuje, možná začne brzy sněžit, a tráva je pořád neposekaná. V neděli se nemůže zvednout z postele, vůbec nic se mu nechce dělat. Přestože dřel celou sobotu, nemá z ničeho radost. V neděli odjíždí z chalupy a to, co potřeboval udělat, neudělal.

Adam neví, na co se má v záplavě možností zaměřit. I to je jeden z důvodů, proč prokrastinujeme. Jednak jde o rozhodovací paralýzu, kdy si při existenci mnoha možností neumíme vybrat. A jednak množství činností Adama stresuje a frustruje. Má pocit, že je všeho příliš, že ho tlačí čas s blízkou zimou a krátkým časem, který na činnosti během víkendu má. Nakonec je frustrovaný, protože téměř nic neudělal, resp. že je toho ještě tolik na práci.

Prokrastinace je moderní slovo, které se často skloňuje. Jak je vidět na modelových situacích, může se za ní skrývat mnoho příčin. Zkusme nenálepkovat sebe (jsem neschopný), ani kolegy či známé (je líný, nic neumí). Každou z příčin prokrastinace lze rozklíčovět a konkrétně řešit. Modelové situace mají za cíl ukázat ještě jeden aspekt prokrastinace. Řešení, které platí pro jednoho člověka (nebo pro jednu danou situaci), není totožné s řešením situace jiné. Nemějme tedy univerzální řešení pro každého a pro každou situaci. Chtějme ji pochopit a řešit individuálně.

**Text: Jana Nováková**

**Schéma: Michala Bílková**

## Ze zahraničí

### SLOVENSKO

#### Oddlužení společnosti jde podle plánu

Transakci prodeje svých 12 342 vozů dceřině společnosti Cargo Wagon završila ZSSK Cargo dne 10. července 2015, kdy na její účet přišla úhrada za prodané vozy ve smluvně dohodnuté výši 216 602 040 EUR. Na oddlužení společnosti bude použito 180 501 700 EUR, což je kupní cena vozů bez DPH.

Míra zadluženosti společnosti k 31. prosinci 2014 byla na úrovni 292 %. Očekávaná míra zadlužení k 31. prosinci 2015 by měla být okolo 127 %.

#### Nabídka investorům

Vedení dopravce ZSSK Cargo nové vyzvalo významné investory, aby do 31. října 2015 předložili závazné nabídky na získání 66 % akcií v dceřině společnosti ZSSK Cargo Intermodal, a.s. Dosavadní dva zájemci o získání většinového podílu v této dceřině společnosti – polské PKP Cargo a ruský TransKontainer v závěrečné části tendru nabídky nepředložily, i přes několikrát prodloužený termín. O vstup do firmy původně usilovalo pět uchazečů.

Z transakce očekávalo ZSSK Cargo výnos ve výši přibližně 20 mil. eur. Nový tendr byl vyhlášen i v zahraničních médiích a kvalifikační předpoklady pro uchazeče byly změněny tak, aby se dosáhlo vyšší konkurence mezi případnými zájemci.

### RAKOUSKO

#### Otevření logistického centra

Ve středu 14. října 2015 otevřel DB Schenker nové logistické centrum v rakouském St. Pöltnu. Nové centrum má rozlohu 34 tis. m<sup>2</sup>.

**Michal Roh**

## Personální oddělení odpovídá

#### **Dotaz:**

Dojde jako každý rok k prodloužení platnosti zahraničních jízdenek?

#### **Odpověď:**

Ano, právě jsem obdržela opatření z ČD, a.s.

V termínu od 2. listopadu do 4. prosince 2015 je možné na základě ustanovení předpisu ČD Ok 12 žádat o jízdenky FIP s prodlouženou platností do 31. 3. 2016.

Dle pravidel FIP jízdenky s prodlouženou platností může výdejna FIP zpracovávat až od data 1. 12. 2015. Do této doby se vystavují pouze jízdenky platné 3 měsíce včetně dne vytištění ve výdejně FIP (tzn. 3měsíční platnost včetně dne zpracování požadavku na personálním pracovišti).

Z výše uvedeného vyplývá, že držitelé jízdních výhod, kteří budou cestovat do zahraničí v průběhu prosince 2015, si musí o jízdní doklady požádat dle ustanovení předpisu ČD Ok 12, tj. nejpozději měsíc před plánovaným odjezdem, tedy nejpozději do 27. listopadu 2015.

**Dne 30. listopadu 2015 bude umožněn pouze osobní odběr nebo ex-**

**presní podání požadavku do 12.00 hod.**

Výdejna FIP nebude v termínu od 1. do 31. prosince 2015 přijímat jakékoli osobní a expresní požadavky. Zároveň budou pro toto období zrušeny úřední hodiny. Standardní provoz bude spuštěn od 4. ledna 2016 (včetně expresního výdeje FIP). Úřední hodiny budou i nadále pondělí, středa, pátek od 8.00 do 11.00 hodin.

Připomínám, že dle předpisu ČD Ok 12 je nutné cestovat s platnou jízdenkou FIP a průkazkou FIP pro daný rok (tzn. výdej jízdenky FIP s prodlouženou platností je podmíněn držetím průkazky FIP pro rok 2014). Průkazka FIP pro rok 2015 je platná do 31. 1. 2016.

Držitel jízdenky FIP s prodlouženou platností do 31. 3. 2016 si při vycestování do zahraničí v období únor a březen musí zajistit již v průběhu měsíce ledna 2016 průkazku FIP pro rok 2016 (žádost o výdej průkazky FIP pro rok 2016 lze vystavit nejdříve 4. ledna 2016).

Při prvním požadavku na vystavení jízdenky FIP v roce 2016 se na příslušném personálním pracovišti musí požádat nejprve o průkaz FIP pro rok

2016. Bez průkazu FIP není možné o jízdenky FIP žádat.

V případě problémů při cestování bez platné průkazky FIP nepřebírají ČD Cargo, ani ČD, a.s., jako poskytovatelé zaměstnanckých zahraničních jízdních výhod, žádnou odpovědnost za jakékoliv problémy cestujících zaměstnanců.

Závěrem ještě opětovně všem zaměstnancům ČD Cargo – držitelům zaměstnanckých In Karet – připomínám, že mohou pro potřeby zajištění podání žádosti o zahraniční zaměstnancké jízdní doklady využít služeb kteréhokoliv z personálních pracovišť O10/1 GR ČD Cargo, která jsou regionálně umístěna v sídlech PJ. Při svém požadavku se musí zaměstnanec prokázat služebním průkazem zaměstnanec ČD Cargo nebo zaměstnanec In Kartou. Poté personální pracoviště zajistí nejen vyřízení požadavku na příslušný zaměstnanec jízdní doklad, ale i jeho doručení a následný výdej zaměstnanci.

**Bc. Věra Drncová, vedoucí oddělení personálního O10**

## Jazykové vzdělávání v roce 2015/2016

**Opatřením č. 18/2015 ředitele odboru lidských zdrojů GR ČD Cargo, č. j. 479-2015-O10, jsou stanovena pravidla pro účast zaměstnanců ČD Cargo v jazykových kurzech ve školním roce 2015/2016.**

Oproti předešlému roku došlo ke sloučení skupin 2 – 3 a 4 – 7 do jedné základní skupiny o dvou až sedmi posluchačích s tím, že spoluúčast zaměstnanec zůstává ve výši 300 Kč, tedy jako bývala u skupiny 4 – 7. Pro rok 2015/2016 se přihlásilo k prezenčnímu studiu 92 zaměstnanců, což je oproti roku 2014/2015 nárůst o 10 %, a k elektronickému studiu 11 zaměstnanců ČD Cargo.

Některé jazykové kurzy byly zahájeny již v průběhu měsíce září, větší část kurzů začne až v říjnu. Z toho vyplývá, že všechny kurzy ze školního roku 2014/2015, které probíhaly ještě v září, byly ukončeny k 30. 9. 2015

a od 1. 10. 2015 běží již jen kurzy pro školní rok 2015/2016. První srážky ze mzdy za spoluúčast zaměstnanců budou prováděny až s výplatou za měsíc říjen 2015. Všichni zařazení zaměstnanci zároveň obdrželi vyznění o začátku výuky v jazykových kurzech.

Na portále ČD Cargo jsou v jazykovém koutku, který naleznete v odkazu na záložce elektronické verze Cargováku, opět zveřejňována jazyková okénka v angličtině a němčině. Vybraným skupinám studentů bude 1x měsíčně zasláno e-mailem periodikum English T-Room, jehož obsahem jsou aktuální témata, zábava a užitečná slovní zásoba. Posluchači rovněž mohou být zařazení do soutěže o nejlepšího studenta pro rok 2015/2016 s hodnotnými cenami, bližší podrobnosti budou zaslány e-mailem.

**Jiří Koukol**

# Reichenbašské vodopády

„Je to věru ponuré místo. Bystřina vzdutá tajícím sněhem se řítí do strašlivé propasti, nad níž se houří vodní mlha z rozstříknutých kapek jako dým nad hořícím domem. Šachta, do které řeka padá, je obrovská rokle vroubená lesklými, jak uhel černými skalami a zužuje se v rozpěněnou, vrící studnu, jejíž hloubka se nedá zjistit, stále přetékající a vyvrhující vodní spousty ze svého rozeklaného jícnu. Dlouhý pás zelené vody, neustále se s rachotem valící dolů, a hustá dýmající záclona vodní tříště, stoupající stále vzhůru, oblužují člověka svým ustavičným hřmotem a sykotem.“ Tak to popisuje Reichenbašské vodopády Arthur Conan Doyle, autor knih o detektivovi Sherlocku Holmesovi.

Chceme-li se podívat, jak vodopády vypadají ve skutečnosti, musíme se vypravit do Švýcarska, do města Meringen, ležícího v údolí Hasli, na horním toku řeky Aare nedaleko jezera Brienzsee. Slavný detektiv zavítal k Reichenbašským vodopádům v povídce Poslední případ. Ta vyšla poprvé v roce 1893 v The Strand Magazine, takže je to již přes sto let, co Holmes Meiringen navštívil. U Reichenbašských vodopádů podlehl v souboji se svým nejsilnějším

protivníkem, „géníem zločinu“ profesorem Moriartym. Čtenáři se s Holmesovou smrtí odmítali smířit, řada z nich dokonce zrušila předplatné magazínu The Strand, ve kterém příběhy vycházely. V roce 1903 se tedy detektiv znovu



objevuje v povídce Prázdný dům, která odstartovala další sérii příběhů. Ale vraťme se zpět do Meringenu. V jinak nepřilíživě zajímavém městečku se na náměstí nachází detektivova socha, další pak nalezneme u dolní stanice lanové dráhy vedoucí k vyhlídce na vodopády. V podzemí odsvěceného kostela anglikánské církve se nachází malé muzeum

s rekonstrukcí Holmesova pokoje na Baker Street v Londýně.

Pro cestu k místu, kde detektiv zahynul, je nejlepší využít pozemní lanovku, jejíž dolní stanice se nachází na okraji obce Schattenhalb. Koncesi k její vý-

stavbě obdržel Elias Flotron, inženýr a hoteliér z Meiringenu, 1. července 1896. Stavbu financovali a realizovali podnikatelé Franz Josef Bucher-Durrer a Josef Durrer-Gasser. Provoz lanovky s elektrickým pohonem byl slavnostně zahájen 8. července 1899. Dráha měla téměř od počátku finanční problémy. Poprvé se do konkurzu dostala v roce

1903, podruhé pak v roce 1907. V roce 1914 byl provoz na dráze zastaven v důsledku omezení turistického ruchu. K obnovení provozu došlo až v červenci 1922.

Lanová dráha je 714 m dlouhá a překonává převýšení 244 metrů. Stoupání dosahuje hodnoty až 617 promile. Na trati se nachází celkem 5 mostů, z nichž nejdelší a také nejfotogeničtější měří 46 metrů. Kromě údolní a horní stanice se na trati nachází ještě mezistanice Kraftwerk Schattenhalb 2 (centrála elektrárny) s výhybnou. Pohon dráhy byl modernizován v letech 1930 – 1931, motor pochází z roku 1957. Podvozky obou vozů vybavené klešťovou brzdou systému Bucer-Durrer, jsou původní, dřevěné vozové skříně byly v roce 1999 pečlivě zrekonstruovány dle historické předlohy. Historickou podobu má i údolní stanice lanové dráhy. V roce 2004 proběhla prozatím poslední změna spočívající ve vybavení dráhy novým řízením pohonu. Do každého z vozů se vejde 24 cestujících, jízda trvá



A když už Meiringen navštívíte, nechte si ujít ani další okolní zajímavosti. Za pozornost určitě stojí skanzen v nedalekém Ballenbergu nebo rokle Aareslucht, kterou řeka Aare vymlela mezi Meiringenem a Innertkirchenem. Soutěska je 200 m hluboká a 1,4 km dlouhá. Celou ji lemují kolmé skalní stěny, vysoké až 50 metrů. V nejužším



cca 7 minut. Naskýtají se při ní nádherné výhledy do údolí i na okolní horské masivy. Provozovatelem lanovky je společnost EWR (Elektrowerke Reichenbach) Energie AG. Zpáteční jízdenka stojí 10 CHF.

Vodopádem v sezóně, resp. v době provozu lanovky, protéká jen cca 850 litrů vody za sekundu. Většina vody totiž slouží od roku 2010 pro výrobu elektrické energie ve vodní elektrárně Schattenhalb 3. Běžný průtok vodopádem dříve činil 3 000 – 5 000 litrů za sekundu. Mimo provozní dobu lanovky, tzn. od cca poloviny října do začátku května, voda vodopádem téměř neprotéká. Pěší výstup pod vodopády však také stojí za to.

místě je řeka široká jen pár metrů. Soutěska je zpřístupněna soustavou chodníků upevněných na skalách. Milovníci zajímavých dopravních prostředků by si neměli nechat ujít jízdu pozemní lanovkou Gelmerbahn cca 20 km od Meiringenu, která je nejstrmější svého druhu v Evropě (106 %). Do Meiringenu je výborné vlakové spojení, neboť se nachází na trati tzv. Brünigbahn – úzkorozchodné dráhy (1 000 mm) spojující Luzern s Interlakem. K dolní stanici lanovky k vodopádům je nejbližší zastávka Meringen Alpbach, ležící na odbočné lokálce z Meiringenu do Innertkirchenu. Z té je dostupná i zmíněná soutěska Aareslucht.

Text a foto: Michal Roh

## ČD Cargo v divadle

Divadelní sezona je již v plném proudu a zájem o kulturu ze strany zaměstnanců ČD Cargo to jen potvrzuje. Ta letošní byla zahájena 14. září v divadle ABC představením Listopad od autora Davida Mameta v hlavní roli s Michalem Dlouhým.

V tomto roce na Grand Festivalu smíchu v Pardubicích získala tato hra cenu za nejoblíbenější inscenaci publika – Komédie diváků a Michal Dlouhý obdržel cenu za nejlepší mužský herecký výkon.

Další v pořadí bylo 30. září stále vyprodané a zaměstnanci generálního ředitelství dlouho očekávané představení Brouk v hlavě v Divadle na Vinohradech. V této bláznivé komedii, která se tu hraje v režii uznávaného Jiřího Menzela již od roku 1996 (tedy téměř 20 let), předvádí v dvojroli brilantní herecký výkon Viktor Preiss. V komických situacích, kterých je v této inscenaci víc než dost, ho výborně doplňuje Ivan Trojan s řadou dalších uznávaných herců např. Simona Postlerová, Michal Novotný nebo Svatopluk Skopal. Oblíbenost této hry dokazuje i to, že nakoupené lístky byly během chvíle zamluvené a pro velký zájem se musely další vstupenky přibídnout. A to se jich na každé představení objednává přibližně dvacet.

A kdo jednotlivé hry vybírá? Jak se v Cargováků č. 7 zmínila Mgr. Kreischová z O10, podniková kolektivní smlouva upravuje veškeré benefity zaměstnanců ČD Cargo nad rámec zákonníku práce. Mezi ty patří i možnost čerpání příspěvku na kulturní nebo sportovní akce. Každá jednotka organizační struktury má na základě počtu zaměstnanců přidělen finanční obnos, se kterým pak hospodáří dle svého uvážení. Avšak stále dle platné vyhlášené maximální výše poskytovaného pří-



spěvku na kulturu pro daný rok. Každá organizační jednotka má vybrány vlastní garanty. Ti vybírají vhodné akce a zároveň zajistí vše od komunikace s divadlem, rezervace vstupenek, vyřízení objednávek, proplacení faktury až po rozdělení lístků zájemcům. Tímto jim patří velké díky, protože to vše dělají zcela dobrovolně a bez nároku na odměnu. Za sebe musím říci, že výběr všech představení je vynikající a vždy se jedná o velmi úspěšné inscenace.

Někdy k nezapomenutelnému zážitku z divadla může dopomoci i náhoda. Stalo se vám také, že představení bylo na poslední chvíli zrušeno? Přesně tato situace nastala v květnu tohoto roku, kdy byla zrušena hra Dobře rozehraná partie a byla nahrazena jiným představením. A to jinak nedostupnou one woman show Simony Stašové v Shirley Valentine od autora Willyho Russella. Premiéra této hry se uskutečnila v divadle ABC 26. dubna 2008 a již bylo uvedeno přes 500 repríz. Sama herečka se o této roli vyjádřila takto: „tahle hra je právě o tom, co toužím říct teď, v tuto chvíli“ a možná proto je její výkon, který trvá bezmála 3 hodiny, tak excelentní, strhující a přitom až neuvěřitelně přirozený.

Dále bych chtěla připomenout představení Pan Kaplan má třídu rád, které mohli diváci shlédnout 17. dubna 2013 s dnes již zesnulým legendárním hercem panem Lubomírem Lipským taktéž v divadle ABC. Příběh o zdolávání neuvěřitelných zákrut cizího jazyka ve třídě plné lidí, kteří už dávno překročili školní léta. Jedinečný slovní humor se tu střídá se steskem po domově a vše je doplněno řadou písniček z celého světa. Tato inscenace získala ocenění Komédie roku 2009 a cenu odborné poroty na GRAND Festivalu smíchu v Pardubicích. Pan Lubomír Lipský získal na Grand Festivalu smíchu v roce 2013 cenu Génieus smíchu. Diváci si v tento den neodnášeli z divadla pouze zážitek ze hry a výborných hereckých výkonů; toto představení bylo výjimečné především tím, že pan Lipský slavil v tu dobu své 90. narozeniny a po skončení hry mu blahopřálo mnoho jeho kolegů z divadelní branže a i my jsme tak mohli být zároveň součástí gratulace k jeho tak významnému životnímu jubileu.

Doufám, že jste se nechali inspirovat a že již brzy také usednete do křesla divadelního hlediště.

Text a foto: Leona Pecková

## Foto měsíce



V tunelu u zastávky Vlaské pořídil 27. června 2015 Jiří Vorel tento zajímavý snímek, který jsme se rozhodli vybrat jako říjnové foto měsíce. Snímek bylo možné pořídít bezpečně bez obav z narušení průjezdného průřezu jen díky skutečnosti, že tunel byl postavený jako dvoukolejný.