

Cargovák



Úvodní sloupek

ČD Cargo – historie, současnost, budoucnost

Tak zní název videa, kterým jsme prezentovali naši společnost na obchodní konferenci ČD Cargo ve Špindlerově Mlýně, a které po naskenování QR můžete na našich internetových stránkách shlédnout i vy. Jeho cílem je přiblížit naši společnost jako moderního dopravce, který staví na téměř dvousetleté historii železniční nákladní dopravy na území naší republiky a zároveň jako moderního dopravce, který má dnes výsadní postavení na dopravním trhu České republiky a postupně si dobývá renomé i na zahraničních trzích. Myslíme i na budoucnost, které je věnována třetí část videa. Budoucnost vidíme v další expanzi do zahraničí, přepravách alternativních paliv a samozřejmě i v intermodalitě. Té je s trochou nadsázky věnována závěrečná část filmu. Za deset dní zhlédlo video čtyři a půl tisíce uživatelů a věřím, že další

budou přibývat. Kromě pozitivních ohlasů se u videa objevují i negativní komentáře, ale s tím se musí počítat. Anonymita internetu dává sílu projevit svůj názor i těm, kteří jinak zarytě mlčí nebo se svůj názor projevují jen bojí nebo je jejich názor s prominutím jen nesmyslným „plácnutím do vody“. Každopádně hodnotit minulost můžeme, na současnost můžeme mít každý jiný názor a je lepší se jí věnovat až s odstupem času. A budoucnost? O té máme každý asi jiné představy, v práci i v životě. Přeji příjemné čtení i zhlédnutí filmu.

MICHAL ROH



Obsah

Obchodní konference ČD Cargo

02 Hotel Horal ve Špindlerově Mlýně hostil již dvacátý ročník tradiční konference ČD Cargo, na které seznamuje pozvané hosty s cenovou a obchodní strategií pro následující rok. Na účastníky však vždy čeká i spousta dalších zajímavých přednášek a bohatý volnočasový program.



PPS Zawidów

03 Po několikaměsíční výluce byl v září opět obnoven provoz nákladních vlaků přes hraniční přechod Frýdlant v Čechách/Zawidów. Právě včas, neboť v důsledku ničivých povodní na Moravě a ve Slezsku byl provoz na česko-polských hraničních přechodech téměř paralyzován.



20. ročník konference ČD Cargo

Dne 7. listopadu 2024 se v hotelu Horal ve Špindlerově Mlýně konal již 20. ročník obchodní konference ČD Cargo. První ročník konference se konal ve dnech 12. – 14. října 2004 v Luhačovicích pod taktovkou tehdejšího odboru nákladní dopravy a přepravy Českých drah. Od té doby se konference stala tradiční součástí kalendáře marketingových akcí a její program byl neustále vylepšován a modifikován, a to včetně doprovodné části.

20 let s vámi konference 2024
Cargo

Například v roce 2009 přijela hostům zazpívat Lucie Vondráčková, o svých úspěších hovořily na konferenci například oštěpačka Barbora Špotáková, atletka Zuzana Hejnová nebo pokořitelka nejvyšší hory světa Klára Poláčková. Plynulost v pořádání konferencí narušila bohužel covidová pandemie, resp. opatření s ní spojená. Ta nakonec v roce 2020 znemožnila konferenci uspořádat. Alespoň jako malou náhradu obdrželi všichni tradiční účastníci informační Bulletin ČD Cargo Speciál s plánovanými tematickými přednáškami. I následující rok byla možnost uspořádání konference značně nejistá, a tak jsme koncem dubna zrealizovali online event, na němž jsme jednak představili naši obchodní strategii pro další období, ale především jsme se chtěli navzájem v té nelehké době podpořit, pobavit a odreagovat. Náročný přímý přenos jsme zvládli s velkým ohlasem. Zakončen byl velkým a nezapomenutelným překvapením, a to originální písní Xindla X složenou speciálně pro ČD Cargo. O tom, že konference je akcí úspěšnou, se mohli účastníci letošního ročníku přesvědčit v jednom z videí, které zde v rámci programu bylo prezentováno a ve kterém hovořili i aktéři první konference. Co ale na naše obchodní partnery čekalo ve Špindlerově Mlýně letos? Konferenční program jsme chtěli opět posunout o trochu dále. Opustili jsme klasické prezentace a v pěti programových blocích jsme se zajímavými hosty diskutovali o aktuálních tématech úzce ovlivňujících nejen ekonomiku, ale především seg-



„Čím jsme zelenější, tím jsme bohužel i rudější,“ komentoval naši závislost na Číně Radek Špicar.

ment železniční nákladní dopravy. Velký prostor jsme dali dotazům, které přicházely průběžně přes aplikaci slido. V konferenční části čekalo na hosty i malé zpestření programu formou kvízových otázek k 20leté historii konferencí s možností vyhrát zajímavé ceny. Odpoldní programem nás provedla moderátorka CNN Prima News Terezie Tománková, zatímco večerní program si vzal na starosti dlouholetý moderátor konferencí a zároveň moderátor Českého rozhlasu Jan Kovařík. Součástí „večera“ byla i aukční hra na podporu výcviku asistenčního psa Cargo Martyho.

Konferenci zahájil předseda představenstva ČD Cargo, a.s., Tomáš Tóth, který přivítal všechny hosty včetně ministra dopravy Martina Kupky. První blok byl zaměřen na aktuální ekonomickou situaci, se kterou účastníky seznámili David Marek, ekonomický poradce prezidenta republiky, Tomáš Nidetzký z Národní rozvojové banky a pohled ČD Cargo doplnil finanční ředitel Robert Heděnc. David Marek hovořil o závislosti České republiky na německé ekonomice, která se v letošním roce potýká se značnými problémy. První blok pak slovy „lépe už bylo“ uzavřel jeho garant, nezávislý ekonom Miroslav Zámečník. Druhý neméně zajímavý

blok na téma Transformace průmyslu a dopravy zahájil Radek Špicar ze Svazu průmyslu a dopravy. Současné problémy shrnul do tří základních bodů – vysoké ceny energií spojené s odlivem investic do jiných teritorií, složitost a náročnost povolovacích procesů a neschopnost proniknout na další trhy. Bohužel konstatoval i smutný fakt, že v roce 2030 budeme patřit k čistým dovozcům elektrické energie. Vrchní ředitelka Lenka Hamplová z Ministerstva dopravy na toto vystoupení navázala s prezentací možností podpory transformačních procesů na železnici například s využitím peněz z modernizačního fondu, podpory kombinované dopravy a vše pak shrnul garant toho bloku ministr dopravy Martin Kupka. ČD Cargo v tomto bloku zastupoval Tomáš Tóth, který mimo jiné řekl, že železnice musí být nástrojem dekarbonizace průmyslu. Ještě před přestávkou byla prostřednictvím krátkého videa připomenuta důležitost nefinančního reportingu ESG. Ještě před zahájením dalšího bloku poděkoval Tomáš Tóth generálnímu řediteli Správy železnic Jiřímu Svobodovi za bezchybnou komunikaci při záříjových povodních, stejně jako za vysoké nasazení při zprovoznování poškozených tratí. Hned poté následovaly informace na téma při-



V aukční hře bylo možné vydražit celou řadu zajímavých předmětů se železničářskou tematikou.

pravovaných modernizačních akcích na infrastruktuře z úst Mojžíra Nejezchleba ze Správy železnic, které průběžně doplňoval Radek Nedomlel z ČD Cargo údajmi o tom, co budou tyto akce znamenat pro naše zákazníky a jaká opatření máme připravená. Předposlední blok byl věnován evropskému vlakovému zabezpečovači ETCS a o jeho zavedení hovořili Jindřich Kušník z Ministerstva dopravy a David Jelínek z ČD Cargo. Velmi zajímavé byly například informace o postupu zavádění ETCS v dalších evropských zemích. Garantem tohoto bloku byl Jiří Kolář, který mimo jiné zdůraznil význam zavedení ETCS pro zvýšení bezpečnosti železniční dopravy. Tradičně poslední blok pak byl věnován obchodní a cenové strategii ČD Cargo pro následující rok. Svě vize a záměry v něm postupně představily Jana Holanová (Business development), Brigita Břenková (zákaznické centrum) a ředitelka odboru obchodu Věra Riederová. Jubilejní dvacátý ročník konference se vydaří. Shrnutí nejzajímavějších informací pak nejen naši obchodní partneři najdou v Newsletteru č. 8 na našich internetových stránkách. <https://www.cdcargo.cz/tiskove-centrum>

TEXT A FOTO: MICHAL ROH

S pomerančem do Bělé pod Bezdězem

V dnech 12. a 13. října 2024 proběhla na Českolipsku každoroční akce – den železnice. Při této příležitosti se v Českolipském depu uskutečnila výstava hnacích vozidel a zavedeno bylo i několik zvláštních parních a motorových vlaků nejen pro milovníky lokomotiv, ale i pro železniční cestovatele.

Druhý den konání akce byl navíc zpestřen o jízdu fotovlaku s lokomotivou T 679, přezdívanou „pomeranč“, jež je v péči Klubu historické techniky při Rušňovom depe Zvolen. Lokomotiva T 679.0012 (775.012) byla vyrobena v ČKD Praha v roce 1963 pro tehdejší RD Zvolen, kde posléze sloužila nejen v osobní, ale i v nákladní dopravě. Na Českolipsko zavítal tento zajímavý stroj s konvojem ostatních lokomotiv určených na výstavu. V sobotu byl „pomeranč“ vystaven v depu a v neděli byl nasazen na mimořádné nákladní vlaky z České Lípy do Brniště, z Brniště do Bělé pod Bezdězem a zpět do České Lípy. Vlak byl veden v režii ČD, soupravu ná-



Mimořádný nákladní vlak v čele s lokomotivou T 679.0012 zachycený 13. října 2024 v železniční stanici Jestřebí

kladních vozů zajistilo ČD Cargo. Konkrétně se jednalo o patnáct vozů řady Faccs využívaných jinak na přepravu sklářských písků z Jestřebí do Kutné Hory. V době prostoje soupravy se tedy operativně našlo celkem vhodné využití na výše popsaný fotovlak, který přilákal desítky železničních fotografů, a to dokonce ze zahraničí. Cestou souprava s netradičním vozidlem – „pomerančem“ – vzbudila velkou pozornost nejen u běžné cestující veřejnosti, ale i u náhodných kolemjdoucích. Tímto nejen za organizátory, ale i za železniční fotografy posíláme poděkování na pracoviště ČD Cargo v Děčíně, které soupravu zajistilo a připravilo a také paní Soně Andrové na odbor hospodaření s kolejovými vozidly, která vykomunikovala finanční stránku a následnou fakturaci.

TEXT A FOTO NT



Hnojiva do Starého Místa u Jičína



Lokomotiva 742.094 ČD Cargo vyfotografovaná s manipulačním vlakem Mn 84561 těsně před Jičínem, kde proběhne úvrat vlaků a přečíslování na vlečkový vlak Vleč 84890.

Komodita chemie a kapalná paliva zaujímá u ČD Cargo zhruba 10% podíl na celkových přepravních objemech. Kromě dominantních přeprav pohonných hmot zajišťujeme rovněž přepravy zemědělských hnojiv. Konkrétně můžeme zmínit například přepravy z Lovochemie Lovosice nebo ze slovenského DUSLO Šaľa (železniční stanice Trnovec nad Váhom).

Převozy se realizují jak formou ucelených vlaků, tak jednotlivých vozových zásilek, dle celkového objemu zátěže. V některých případech jsou ucelené soupravy v poslední uzlové železniční stanici před cílem své cesty rozděleny a dál v rámci poslední míle putují po skupinách až na vlečky konkrétních agropodniků. Bohužel v posledních letech zaznamenala i přeprava hnojiv znatelný pokles související s omezením jejich spotřeby. Některé destinace tak již vlaky ČD Cargo nejsou obsluho-

vány, jmenovitě například Oslavice u Velkého Meziříčí, Lázně Bělohrad nebo Lnáře u Blatné. Obdobně na tom byla i vlečka Agropodniku ve Starém Místě u Jičína, která v posledních letech sloužila různým společnostem výhradně pro odstavování dlouhodobě nepoužívaných nákladních vozů. Až v letošním roce zákazník opět využil služeb železnice a během měsíce srpna bylo na zdejší vlečku navezeno celkem 80 nákladních vozů. Výchozí stanicí ucelených souprav byl Trnovec nad Váhom s cílovou stanicí, resp. vlečkou Staré Místo u Jičína.

„Poslední míle“ zajistilo provozní pracoviště ČD Cargo Nymburk pravidelnými manipulačními vlaky, které můžeme vidat vždy pondělí, středu a pátek v úseku Veleliby – Kopidlno, dle potřeby se zájezdem do Městce Králové. V případě hnojiv byla využita i méně frekventovaná trasa v režimu „podle potřeby“ v ostatní dny pracovního týdne, tzn. úterý a čtvrtek. Důvod rozdělení ucelených souprav na kratší je prostý,



Druhý snímek nás přivádí do cíle – na vlečku ve Starém Místě u Jičína. Snímek byl pořízený ještě na traťové koleji z Jičína, nicméně na vlečkovém kolejišti v pozadí lze spatřit vyloženou soupravu z předchozího dne.

jednak jsme jako dopravce omezení délkou stanic původně lokální dráhy, ale limituje nás i prostor na vlečce, jejíž volná kapacita, jak již bylo uvedeno výše, je využita k jiným účelům. Z Ji-

čina jsou pak vozy s hnojivou přistavovány na vlečku samostatnými vlečkovými vlaky. Ty se zpět do Jičína vrací sunuté.

TEXT A FOTO: NT

Nákladní vlaky přes PPS Zawidów

S příchodem GVD 2023/2024 se začal psát další historický milník české železnice, kdy byla přes hraniční přechod Frýdlant v Čechách/Zawidów ukončena přeprava jednotlivých vozových zásilek (JVZ).

Důvodem ukončení přeprav JVZ bylo především nízké využití příslušných vlaků. S GVD 2023/2024 byla veškerá zátěž „jednotli-

vek“ přesměrována na českořebovské seřadovací nádraží a odtud do Polska přes PPS Lichkov.

Přes pohraniční přechodovou stanici Zawidów zůstaly trasovány ad hoc ucelené vlaky. V letošním roce se jednalo především o ocel z Kladna-Dubí do zámoří a v době výlukové činnosti na PPS Lichkov i o další ucelené soupravy například chemických produktů. Bohužel i v letošním roce byl provoz na železniční trati Liberec – Frýdlant v Čechách poznamenán rozsáhlou výlukovou činností, která že-

lezniční nákladní dopravu utlumila na celé tři měsíce. V době výluky sice došlo k modernizaci infrastruktury, ale propustnost dráhy do Frýdlantského výběžku se tím bohužel nezvýšila, spíše naopak došlo k dalšímu omezení pro manipulaci v železniční stanici Mníšek u Liberce, kde se pravidelně nakládá dřevo z okolních lesů. I pro další grafikon tak bude propustnost tratě směrem do Polska značně časově omezena, neboť nákladními vlaky bude možno využívat pouze jedinou volnou trasu v dopoledních hodinách, anebo potom až podvečerní trasu po 18. hodině.

TEXT: MICHAL ROH
FOTO: NT



Dvojice nymburských „bizonů“ 753.615 + 753.618 projíždí se soupravou „ocel“ okolím Mníšku u Liberce. Odtud bude dále stoupat až k Oldřichovskému tunelu.



V dnes již poněkud opuštěné pohraniční přechodové stanici Zawidów právě proběhla předávka ucelené soupravy z Kladna-Dubí a zpět lokomotivy ČD Cargo povevou dvacet ložených kotlových vozů s cílovými stanicemi Kolín a Lhotka nad Bečvou.

10 let řízení kybernetické bezpečnosti v ČD Cargo

Rok 2024 je desátým rokem od doby, kdy se v ČD Cargo, a.s., započala řešit bezpečnost informací. Za dobu 10 let se společnost ČD Cargo s téměř 6 500 zaměstnanci posunula prakticky od ničeho na úroveň, která je externími auditory a odborníky hodnocena v porovnání s podobnými subjekty v České republice na úrovni kybernetické vyspělosti jako „lepší průměr“.

Významné milníky v oblasti řízení kybernetické bezpečnosti, kterými ČD Cargo prošlo, a které bych rád zmínil, jsou:

2014 vznik bezpečnostní role pro řízení bezpečnosti informací a schválený „Program zajištění ICT bezpečnosti ČD Cargo“ Představenstvem ČD Cargo, a.s., na období 2014–2016.

2016 zavedení Systému řízení bezpečnosti informací (ISMS) dle normy ČSN EN ISO/IEC 27001.

2020 významná generační modernizace Microsoft infrastruktury s nasazením kybernetických nástrojů a částečný přechod do cloudového prostředí Azure a M365.

2022 určení ČD Cargo, a.s., provozovatelem základní služby: Provoz drážní dopravy nebo zařízení služeb dle zákona č.181/2014 Sb.

► Co se skrývá pod pojmem řízení kybernetické bezpečnosti?

Kybernetická bezpečnost se stala nedílnou součástí řízení každé společnosti. Kybernetickou bezpečnost zajišťují a řídí bezpečnostní role, i když nejsou příliš viditelné, což je povaha této práce. Mnoho činností je prováděno neveřejně a v příslušném režimu utajení dle povahy a závažnosti událostí. Jedná se především



o zajištění každodenního bezpečného provozu služeb a stálou ochranu informací před kybernetickými hrozbami a útoky. Manažer kybernetické bezpečnosti zajišťuje komunikaci s Národním úřadem pro kybernetickou a informační bezpečnost, s útvarem Policie ČR, Národní centrály proti terorismu, extremismu a kybernetické kriminality, Ministerstvem obrany, zpravodajskými službami a dalšími organizacemi státní správy, se kterými spolupracuje při výměně informací k předcházení kybernetickým útokům, včasného varování před hrozbami a předcházení rizik.

Základem je Systém řízení bezpečnosti informací (ISMS), který má ČD Cargo zaveden, a který zajišťuje zachování důvěrnosti, integrity a dostupnosti informací aplikováním procesů řízení rizik bezpečnosti informací a dává jistotu našim obchodním partnerům,

zákazníkům a orgánům veřejné moci, že jsou rizika bezpečnosti informací v ČD Cargo řízena.

Bezpečnostní role zajišťují především kontinuální sledování a vyhodnocování provozních kybernetických událostí z bezpečnostních nástrojů monitorujících provoz informačních systémů a v nich prováděné operace. Je to nikdy nekončící práce, protože po provedení bezpečnostních opatření jsou prováděny bezpečnostní testy, následně každý týden přicházejí nově nalezené zranitelnosti, které je třeba prověřit, posoudit rizika, zajistit adekvátní bezpečnostní opatření, a znovu prověřit a testovat, zda nastavené opatření riziko odstranilo nebo snížilo na akceptovatelnou míru. Tento postup se neustále opakuje.

V soukromém životě se všichni setkáváme prakticky denně s podvodnými zprávami,

emaily, SMS, odkazy, s podvodnými webovými stránkami apod., a sami se snažíte chránit svá data, finance a soukromí. Úkolem bezpečnostních rolí je tuto ochranu zajišťovat pro celou společnost ČD Cargo.

Jednou z neúčinnějších ochranných opatření kybernetické a informační bezpečnosti je úroveň kybernetického povědomí všech zaměstnanců. Ani nejlepší technické opatření nikdy na 100 % nezabrání možnosti provedení kybernetického útoku nebo incidentu, pokud nebude mít uživatel včas informace o možných hrozbách a rizicích, jak hrozby poznat a jak se jim bránit.

Proto i jednou z důležitých činností v oblasti kybernetické bezpečnosti je právě zvyšování kybernetického povědomí všech zaměstnanců, například pravidelným školením nebo informacemi prostřednictvím informačního letáku „Zůstaň v bezpečí“, který je zasílán nepravidelně na základě aktuálních kybernetických hrozeb. Informace významně přispívají ke zvýšení úrovně kybernetického povědomí a pomáhají tak předcházení kybernetickým incidentům nejen v pracovním prostředí, ale i v soukromém životě zaměstnanců.

Oblast kybernetické bezpečnosti je ukazatelem úrovně vyspělosti celé společnosti ČD Cargo. To však není prací jednotlivce, ale je to spolupráce bezpečnostních rolí s managementem ČD Cargo a všech vedoucích zaměstnanců, kteří se v rámci svých kompetencí podílejí na prosazování stanovených kybernetických opatření, a všech zaměstnanců, kteří na základě bezpečnostního povědomí tyto opatření dodržují při své každodenní práci.

JOSEF BLAŽEK

ILUSTRÁČNÍ FOTO: WWW.CYSENSIC.CZ

Zajímavosti z provozu



FOTO: TOMAŠ SAMEK

Odklonová vozba přes Jičín

Ve dnech 16. – 25. září 2024 proběhla v úseku Turnov – Bakov nad Jizerou nepřetržitá výluka, při které byly odstraňovány defektoskopické vady v úseku Příšovice – Turnov a prováděny opravné a údržbové práce na železničním svršku v úseku Bakov nad Jizerou – Příšovice. Po tomto úseku projíždí denně několik vlaků ČD Cargo, pro které bylo nutné zajis-



tit odklonové trasy. Především se jednalo o pár vlaků Pn 64200/64201 určených pro přepravu sklářského písku z Libuně do Řetic a odvoz prázdné soupravy zpět. Zvolena byla, podobně jako již v minulosti, trasa z Libuně přes Jičín do Nymburka a odtud dále po „pravobřežce“ do Ústí nad Labem a Řetic. Z Turnova přes Jičín pak byly odkloněny i pravidelné Pn vlaky určené pro přepravu JVZ z/na

Liberecko. Jednalo se o vlaky Pn 62402/62403. Těsně před koncem výluky projel Jičínem i „ne-xák“ 68343 s GigaWoody z Liberce do Paskova. Celkem bylo v odklonové trase odvezeno 28 vlaků. Komplikací pro jejich jízdu představovala pouze silná osobní doprava mezi Nymburkem a Rožďalovicemi, proto bylo bezpodmínečně nutné dodržovat jízdní řád.

Nakládka řepy ve Smiřicích

Řepná kampaň je v plném proudu. První vlak s řepou ze slovenské Skalice dojel do cukrovaru v Hrušovaněch nad Jevišovkou v ranních ho-



dinách dne 28. září 2024, první vlak z Přerova ve stejný den večer. V letošní kampani však do seznamu odesílacích stanic přibyla jedna nová, a to v Královéhradeckém kraji. Ve dnech 5. – 10. listopadu 2024 bylo ve stanicí Smiřice naloženo 6 ucelených vlaků s cca 7 200 tunami cukrové řepy. Posun s vozy zajišťovala po celou dobu nakládky lokomotiva ČD Cargo, která poté loženou soupravu „stáhla“ do Hradce Králové, odkud již odjela v elektrické trakci. 5. listopadu 2024, v den pořízení snímku, zajišťovala posun se soupravou ve Smiřicích lokomotiva 742.379.

MICHAL ROH

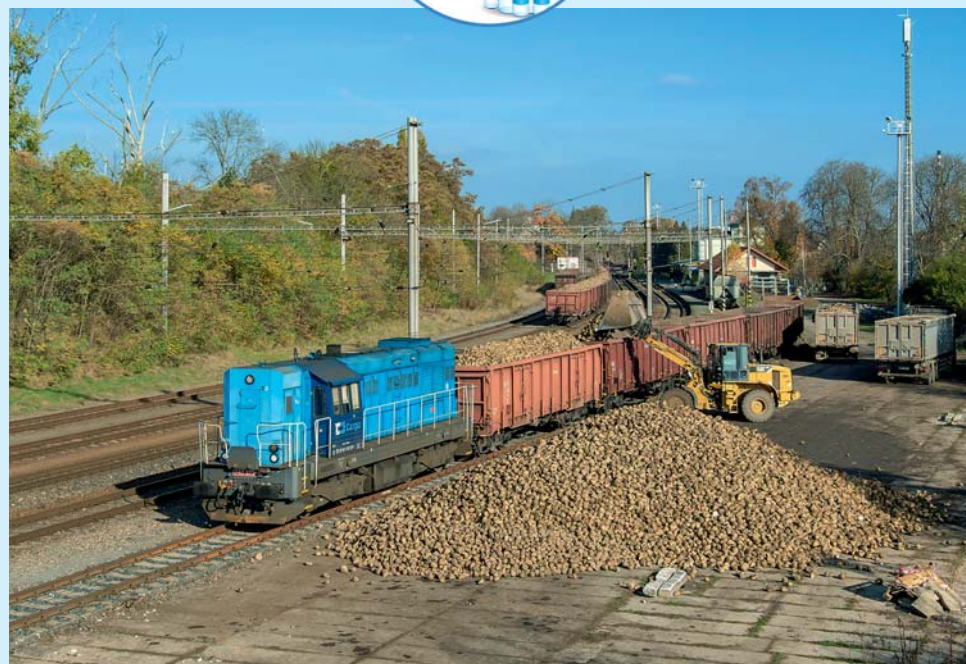


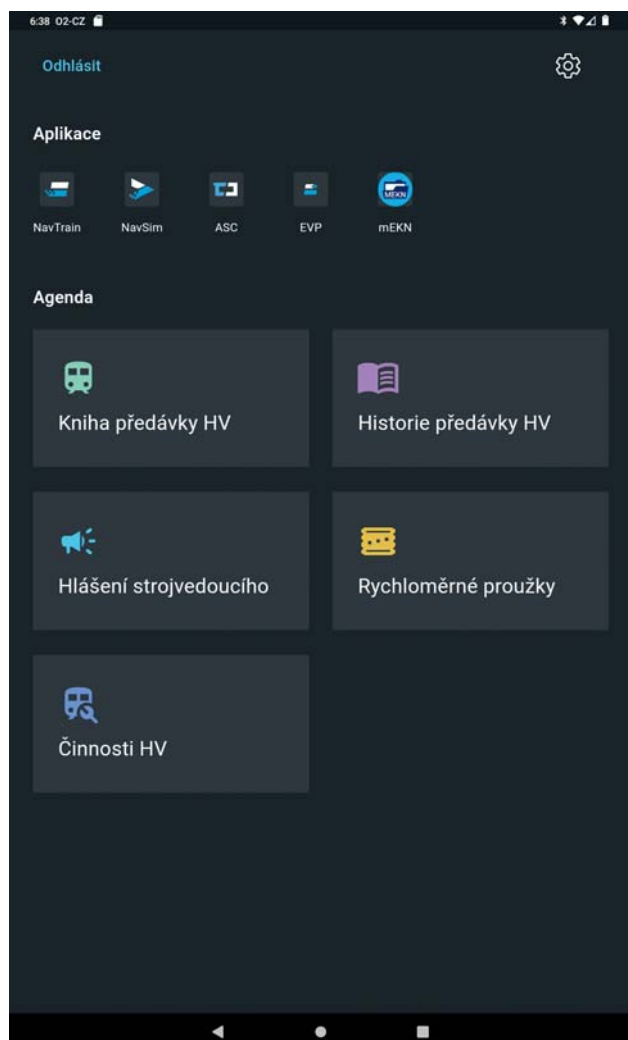
FOTO: PETER KÁČER

Bezpečnost v železničním provozu

Elektronizace pracovních činností strojvedoucího – nástroj nejen ke zvyšování bezpečnosti provozu

Celý svět se mění a železnice s ním. Pojďme se společně podívat, jak se proměnila práce strojvedoucího za posledních zhruba dvacet let. Bezpochyby stále platí, že strojvedoucí vede hnací drážní vozidlo a musí znát mnohé předpisy. Vše, co s tím však souvisí, doznalo až převratných změn a téměř nezůstal kámen na kameni.

Nástup na směnu znamenal mít jednu, ne-li dvě kožené brašny plné povinných či nezbytných pomůček se značnou hmotností. Mezi základní výbavu patřily předpisy, schémata a různé výtahy z technické dokumentace hnacích vozidel. Tyto stohy papírů již v současné době nahrazuje jeden velmi malý a lehký pracovní tablet a v něm uložené dokumenty v prostoru Mobilní elektronické knihy normálí (MEKN) a Knihy pravidel. Opravy předpisů při vydání změn již strojvedoucí neprovádí. Za zápis změn je odpovědný gestor normy a změny textů jsou vždy automaticky červeně označeny. Poskytnutá mobilní data tabletu mimo jiné umožňují přístup na interní portál ČD Cargo, kde si každý zaměstnanec, včetně strojvedoucího, může vyhledat potřebné informace či kontakty. To před dvaceti lety bylo zcela nereálné. V brašně nemohla chybět ani nemalá sada nářadí, včetně objemné svítilny, kterou dnes nahradilo vestavěné led osvětlení mobilního telefonu. Nezbytné minimální nářadí je dnes součástí inventáře a je trvale umístěno v boxu na hnacím vozidle. Zmíněné brašny byly nahrazeny jedním služebním batohem s reflexními prvky, kam se pohodlně vejdu všechny nezbytné pomůcky včetně svačiny. Seznámení s novinkami v minulosti potvrzoval strojvedoucí podpisem v knize normálí, dnes postačuje několik kliknutí v aplikaci MEKN a všechny důležité změny má trvale dostupné kdekoli. Nezbytné byly zásoby papírových rychloměrných proužků, protože elektronických rychloměrů bylo jako šafránu. Dnes je situace opačná a mechanické rychloměry jsou již i díky implementaci ETCS v minoritním zastoupení. Stav kvality a úplnosti záznamů na papírovém proužku je strojvedoucí povinen během výkonu na hnacím vozidle minimálně jedenkrát kontrolovat a na konci směny provést vyjmutí části se záznamem. Jeho popis byl v minulosti šestiřádkový a vždy doplněn číselným znakem dle systému PJ (původních DKV). Nově, kdy mechanických rychloměrů je již minimum, bude strojvedoucí uvádět pouze centrálně generovaný číselný znak pro celou síť ČDC, a to v prostředí DPS (Digitální pracoviště strojvedoucího).

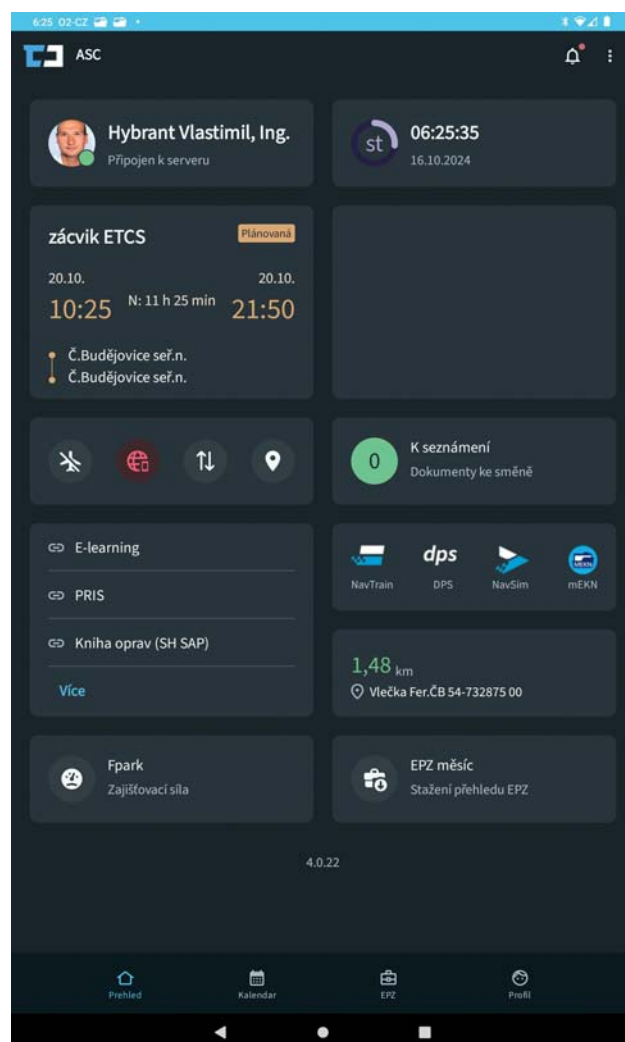


Prostředí DPS

Do povinné výbavy také patřily svazky tiskopisů hlášenek z předpisu Sei 412, kde strojvedoucí v průběhu směny vyplňoval detailní informace o přiděleném výkonu. Zejména po noční směně byl problémem poskládat všechny číslice do správných kolonek, a upřímně,

byla to noční můra práce strojvedoucího. S nástupem informačního systému PRIS (Provozně informační systém) došlo již před lety k zrušení této povinnosti.

Ten, kdo měl výkon na trati D3 (zjednodušené řízení dopravy), musel s sebou nosit Sešitový jízdni řád. Ten, kdo měl směnu s komerčním odbavením, byl navíc mimo jiné vybaven označovacími kleštěmi, svazky psaných jízdenek a knižním jízdni řádem. Prvotní informace o průběhu směny předával stroj mistr včetně papírového provozního záznamu. Dnes dostává strojvedoucí tyto informace do pracovní aplikace ASC (Aplikace strojvedoucího Cargo) v tabletu. Strojvedoucí již s předstihem může vidět, který vlak poveze, včetně přiděleného hnacího vozidla. Uvidí zde i jméno a telefonní kontakt na posledního strojvedoucího, který na hnacím vozidle je nebo byl. Nová verze ASC dokonce umožňuje okamžité telefonní spojení s tímto strojvedoucím prostřednictvím tabletu. Dále poskytuje uživateli trvalý měsíční přehled směn a zobrazuje jednotlivé výkony. Odvezené vlaky či posuny jsou automaticky zapisovány do systému EPZ (Elektronický provozní záznam). Strojvedoucí ČDC tedy tištěnou formu nepoužívá a elektronická běží automaticky na pozadí ASC. Pouze v případě nesouladu, může strojvedoucí provést editaci. ASC dále umožňuje okamžitý přechod do dalších informačních systémů nebo aplikací jako je E-learning, PRIS, Kniha oprav (SH SAP), NavTrain, NavSim, MEKN, DPS. Aplikace umožňuje strojvedoucímu rychlé zjištění potřebné zajišťovací síly pro konkrétní soupravu, a to zadáním dopravní hmotnosti a sklonu v místě odstavení, na kterém se nachází.



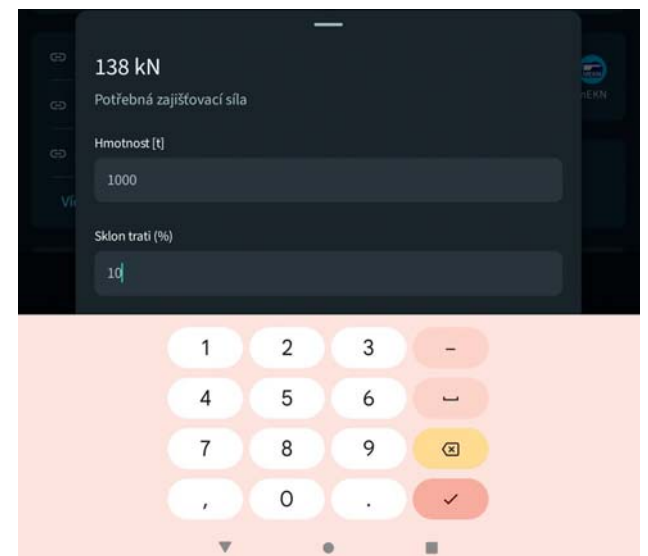
Prostředí ASC

Po venkovní prohlídce hnacího vozidla vstupujeme na stanoviště, kde proběhla prvotní kontrola stavu Knihy oprav a Knihy předávky. Nyní, díky dotčeným aplikacím strojvedoucí může stav těchto dokumentů shlédnout již na nástupovém místě prostřednictvím tabletu. QR kód instalovaný na skříni hnacího vozidla nebo na stanovišti strojvedoucího umožňuje načíst základní údaje hnacího vozidla tabletem, a to jak pro aplikaci Kniha předávky, tak Knihy oprav. Tištěná kniha oprav byla nahrazena formulářem (Hlášení závad), který je sice součástí inventárního stavu hnacího vozidla, ale v rutinním provozu ho strojvedoucí nepoužívá, pouze kontroluje jeho přítomnost na vozidle. Časová úspora je zejména především při zápisu závad přímo na hnacím vozidle během směny. Nelze nezpomenout na sbírky SJŘ (Sešitové jízdni řády), TTP (Tabulky traťových poměrů) a vysvětlivek k tomuto. Toto vše tvořilo nemalý objem skříňky hnacího vozidla. V časovém období, kdy probíhaly změny těchto dokumentů, byli také strojvedoucí zaměstnání editací těchto tiskovin. Ty probíhaly několikrát do roka a pokud strojvedoucí vystřídal za směnu více hnacích vozidel, strávil značnou část někdy i celou směnu papírováním. To bylo velmi neproduktivní a zároveň nezáživné. Dnes tato činnost již neexistuje a vše probíhá automaticky v elektronické formě. Tuto oblast změn nelze

vnímat jako zanedbatelnou v prostoru efektivity využití a pohodlí strojvedoucího.

Byl-li strojvedoucí delší dobu mimo pracovní činnost bez ohledu, zda šlo o dovolenou, nemoc nebo neplacené volno, bylo pro něj velice náročné se po návratu seznámit se změnami TTP během jeho nepřítomnosti. V současné době má strojvedoucí k dispozici aplikaci NavSim, kde zadá datum, od kdy chce všechny změny vidět, a prostřednictvím grafické simulace projede dotčenou trať se zavedenými změnami. Toto je silný nástroj a jeho použití je možnou prevencí před neznalostí aktuálního stavu technického vybavení konkrétní tratě. S touto aplikací jsme čtenáře podrobně seznámili v Cargováku již v listopadovém čísle loňského roku.

Již byl zmíněn SJŘ. Ten během jízdy ležel na pultě, někde v blízkosti řídicího kontroléru (jízdni páky) a stávalo se, že za jízdy poposkaloval, občas i spadl, ale hlavně se tam jen těžko vešel. V noci bylo velmi obtížné během jízdy v něm číst. Nyní však používáme aplikaci NavTrain, která poskytuje strojvedoucímu nejen automaticky noční režim (neoslňuje svým svitem), ale i možnost nastavení velikosti písma. Strojvedoucí vidí sled všech návštěvidel dle tabulky 9 TTP na dvě zábrzdě vzdálenosti. Dovolím si zmínit jednu ze skvělých funkcí, a to možnost akustické signalizace při jízdě k přejezdu s rozkazem „Op část 1“. Troufám si říci, že využije-li strojvedoucí tuto funkci, není prakticky možné pokyn nesplnit, tím je zajištěno bezpečné provozování drážní dopravy pro tento případ. Aby tablet nemohl během jízdy spadnout a poškodit se, je na hnacích vozidlech ve vlastnictví ČDC instalován držák, který bezpečný stav zařízení zafixuje tak, aby byl zajištěn. Přičemž musí být zajištěn i dosah a dohled pro výkon pracovní činnosti strojvedoucího.



Výpočet potřebné zajišťovací síly

Novou aplikací bude již brzy EVP (Evidence poznání), která nahradí papírové karty poznání tratí. Systém dává přehled o platné autorizaci řad hnacích vozidel a v mapovém rozhraní zobrazuje aktuální platnou znalost tratí. Dle barev (zelená, modrá, oranžová, červená a růžová) vyznačených tratí ve znalosti strojvedoucího zobrazuje dobu platnosti. Aplikace dostává data o projelých úsecích daného strojvedoucího. Díky tomu přesně ví, kdy a který úsek projel. Informace jsou prezentovány i strojmistřům, kteří mohou lépe plánovat směny tak, aby strojvedoucím zbytečně nepropadala poznání. Pro přehled potřebných informací, nejen pro práci strojvedoucího, vznikla Kniha pravidel (KP), která je součástí MEKN. Tento prostor umožňuje velmi rychlé a intuitivní dosažení potřebné informace pro splnění konkrétního úkolu. A to bez ohledu, zda strojvedoucí řeší technickou závadu hnacího vozidla, předpisovou povinnost nebo mimořádnost ve směně. Kniha pravidel je vlastně brašna anebo lépe celá knihovna informací přispívající ke klidnému průběhu směny. Pro oznámení vzniku nestandardních či mimořádných situací během směny použije strojvedoucí aplikaci Elektronické hlášení strojvedoucího, které je součástí DPS. To je buď pouze informativní nebo s vyžádáním zpětné vazby. Záznamy jsou centrálně evidovány v pořadí, v jakém byly vytvořeny. Strojvedoucí mají v rámci své organizační jednotky možnost číst hlášení svých kolegů, a tím získávat aktuální informace z nestandardních událostí. Nejen pro nás, co se zabýváme bezpečností, jsou cenným zdrojem informací z provozu a poskytují nám nezbytnou zpětnou vazbu. Současný přehled aplikací nejen pro strojvedoucí jsme již vyčerpali. Není toho málo, ale vše má své opodstatnění a jednoznačný přínos i pro zvýšení bezpečnosti při provozování drážní dopravy. A i když tato doba se svými výdobytky, nejen v digitálních technologiích, má své odpůrce, v práci strojvedoucího došlo jednoznačně ke zlepšení pracovních podmínek a prostředí. Závěrem velký dík nejen pro tvůrce těchto aplikací ale i kolegy – strojvedoucí ČD Cargo, kteří se podíleli na jejich tvorbě, testování a zlepšování.

VLASTIMIL HYBRANT

Umělá inteligence v ČD Cargo

U Umělá inteligence se v uplynulých dvou letech stala hitem. Nástroj ChatGPT získal 100 milionu uživatelů během prvních dvou měsíců od spuštění a stal se nejrychleji rozšířeným nástrojem v historii. Také firmy začaly hned přemýšlet, jak nové technologie využít. A ČD Cargo nezůstalo pozadu. Naopak, umělá inteligence vytěžuje dokumenty, překládá, nebo pomáhá s psaním e-mailů. A v plánu je toho mnohem víc.

Už více než rok vytěžuje umělá inteligence (AI) všechny faktury, které přijdou na ČD Cargo. Aplikace ePodatelna obsahuje model umělé inteligence, který jsme vycvičili interními silami. Vytěžuje důležité položky jako částku s i bez DPH, datum splatnosti, objednávku nebo dodavatele. Model dokáže zpracovat různorodé vzory faktur. Pokud se navíc něco modelu nepovede vyčíst, přečte se a při další přijaté faktuře od stejného dodavatele vyčte fakturu správně.

Zkušenosti s vytěžováním faktur teď interní vývojový tým odboru 20 přenáší i do dalších projektů. Na začátku příštího roku by umělá inte-

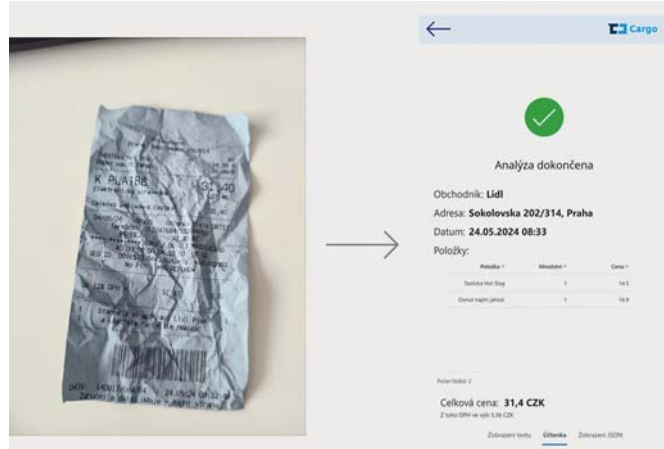
ligence měla začít vyčítat data o spotřebě energií. Odpadne tak ruční zadávání velkého množství dat z jednotlivých odběrných míst po celé zemi. Ve vývoji je rovněž vlastní nástroj na vytěžování nákladních listů. Připravuje se také automatický přepis a kategorizace hovorů z helpdeskového pracoviště.

AI se ale v budoucnu z kanceláře podívá i do provozu, i když zatím pouze k podpůrným činnostem. V listopadu jsme ve spolupráci s Univerzitou Pardubice začali pracovat na vlastním AI modelu na vyčítání dat z fotografií vozů. Místo opisování bude stačit mobilním telefonem vyfotit podle zadání vůz a aplikace data automaticky vyčte.

S pardubickou univerzitou a firmou OLTIS pracujeme také na výzkumném projektu AISTAR, jehož cílem je vytvořit asistenta pro dispečery, který jim bude navrhnout řešení nastalých situací. AI se bude učit na základě historických událostí a rozhodnutí.

Umělá inteligence už dnes zvládne překlady dokumentů. V rámci firemního portálu SharePoint mají zaměstnanci v aplikaci Překlady dokumentů AI možnost nechat přeložit k pracovním účelům dokument ve formátu PDF,

PowerPoint či Excel. Umělá inteligence umí přeložit prakticky jakýkoliv jazyk, poradí si i s naskenovanými dokumenty, a dokonce i rukopisem. Aplikaci mají zpřístupněnou vybrané



moci při brainstormingu. V rámci managementu postupně zkusíme i nasazení placené verze Copilot pro M365, který dokáže navíc prohledávat firemní dokumenty, vytvořit prezentaci z dokumentu ve Wordu nebo napsat draft mailu přímo v Outlooku. Pokud se placený Copilot osvědčí, chceme ho postupně rozšiřovat na další uživatele.

Naší vizí je také chatbot pro zaměstnance. Představte si, že budete chtít najít nějaký dokument a jen popíšete, co hledáte. Chatbot ho najde, napíše odkaz a nejlépe i odpoví na otázku na základě dokumentu. Cílem samostatné skupiny zaměstnanců, další si mohou o přístup do aplikace požádat. Zaměstnanci mohou využít také Microsoft Copilot pro web dostupný skrze internetový prohlížeč Microsoft Edge, a to kliknutím na barevnou ikonu Copilot vpravo nahoře pod křížkem. Chatovací asistent dokáže pomoci vytvořit koncept e-mailu, shrnout dlouhý text, či po-

zřejmě ale je i to, aby chatbot nejen odpovídal, ale i rovnou konal. Například chatbotovi napíšu, že chci zítra home-office a on automaticky přidá žádost do příslušné aplikace. Podmínkou ale je, aby všechny systémy umožnily propojení do světa Microsoft 365.

MICHAEL BOUŠKA

Jak funguje umělá inteligence

Představte si, že umělá inteligence je jako velmi chytrý kuchař. Tento kuchař má přístup k obrovskému množství receptů a kuchařských knih, které neustále studuje. Když potřebujete uvařit nějaké jídlo, řeknete mu, co máte na mysli. Kuchař pak prozkoumá všechny své recepty, vybere ten nejlepší a použije své zkušenosti, aby připravil lahodné jídlo přesně podle vašich představ.

Umělá inteligence funguje podobným způsobem s daty. Místo receptů AI čte a analyzuje obrovské množství informací, učí se z nich a vytváří vlastní vzory a pravidla. Když AI narazí na nový úkol, použije své znalosti, aby našla nejlepší řešení. Je to jako když kuchař použije své zkušenosti, aby uvařil nové jídlo, které nikdy předtím nezkusil, ale ví, jak zkombinovat ingredience, aby chutnalo dobře.

Předchozí dva odstavce vygenerovala sama umělá inteligence (konkrétně nástroj Microsoft Copilot). Zadal jsem jí, ať popíše fungování umělé inteligence na jednoduchém příkladu do firemního magazínu.



Inspirativní HRrrrZóna

Jak se připravit na konec roku a nezbláznit se?

Konec roku se blíží a s ním i typický shon, uzávěrky, bilančování a samozřejmě také Vánoce. Je to doba, kdy se může snadno stát, že vám vše začne přerůstat přes hlavu. Ale nebojte, máme pro vás pár tipů, jak se na konec roku připravit a nezbláznit se. Pojďme na to s lehkostí a úsměvem!

1. Vyhodnocení uplynulého roku – s humorem: Bilančování je důležité, ale nemusí být smrtelně vážné. Sedněte si s kávou, čajem (nebo něčím silnějším) a sepište si, co se vám povedlo. Klidně si k tomu udělejte seznam nejlepších „průšvihů“ roku – i ty vám přece něco daly, minimálně dobrý příběh na večírek.

2. Stanovení cílů – ale s rozumem: Při stanovování cílů na příští rok si pamatujte, že nemusíte spasit svět. Pár realistických a dosažitelných cílů je lepší než sto nespílitelných. A nezapomeňte si do plánu zahrnout i věci,

kteří vás baví – třeba konečně postavit ten model vlaku nebo se naučit grilovat jako mistr.

3. Úklid a organizace – a něco zábavy k tomu: Úklid pracovního prostředí může být nuda, ale zkuste si to zpestřit. Můžete si dát malou přestávku na kávu nebo čaj, abyste si práci zpříjemnili. Možná zjistíte, že s dobrou náladou vám to jde o dost lépe. Ať už jde o kancelář, dílnu, kabinu lokomotivy nebo opravárenskou dílnu, úklid může být příjemnější, když si práci rozdělíte na menší úkoly a odměníte se za každý splněný.

4. Dokončení rozpracovaných projektů – krok za krokem: Nedělejte si hlavu, že všechno nestihnete. Důležité je, abyste si to rozdělili na menší kroky a postupovali systematicky. A pokud něco nestihnete? Svět se nebojí. Stanovte si priority a na ostatní věci se vrhněte s novou energií v novém roce.

5. Finanční bilance – a malá odměna: Když budete procházet své finance, nezapomeňte



se za celoroční práci odměnit. Nový diář, kvalitní čokoláda nebo dobrá kniha vám určitě zvednou náladu. A pokud zjistíte, že vám něco zbylo? Možná je čas na ten vysněný dárek v podobě nějakého technického zařízení nebo třeba víkendového výletu.

6. Komunikace s kolegy – a trocha srandy: Plánujte si setkání s kolegy, ale nezapomeňte do toho zapojit i trochu zábavy. Vánoční večí-

rek, společný oběd nebo třeba jen odpolední káva může být skvělou příležitostí k odlehčení atmosféry. A kdo ví, možná objevíte nové nápady na další rok.

7. Relaxace a odpočinek – nezbytné ingredience: Ať už milujete dlouhé procházky, jógu, nebo prostě jen koukáni na oblíbené seriály, nezapomeňte si najít čas na odpočinek. Konec roku by neměl být jen o stresu a práci. Vyhraďte si chvíle pro sebe a užijte si je bez výčitek. Konec roku může být hektický, ale nemusí vás to stát zdravý rozum. S trochou plánování, odlehčením přístupem a zaměřením na to, co je opravdu důležité, můžete přežít konec roku s úsměvem. Přejeme vám úspěšný a klidný konec roku!

ZA TÝM PERSONÁLNÍHO ODBORU BÁRA, OLESKA A PEPA

Sledujte nás na FB:



Rozjed' to s ČD Cargo

DB Cargo – aktuální stav největšího evropského nákladního dopravce

S Skupina DB uzavřela první pololetí roku 2024 provozní ztrátou ve výši 677 milionů eur. Samotná dceřiná společnost DB Cargo si meziročně pohoršila o 66 milionů eur a její ztráta činila 261 milionů eur.

Ve zmiňovaném prvním pololetí roku 2024 přepravila přibližně 93 milionů tun zboží, což je o 10,2 procenta méně než v prvním pololetí roku 2023. Přepavní výkon poklesl o 7,6 % a tržby o 106 milionů eur na 2,8 miliardy eur. Za hlavní příčiny poklesu je uváděno snížení výroby v energeticky náročných odvětvích, nižší poptávka po dopravě v důsledku ekonomické situace či dopady stávek. Nákladní dopravce DB Cargo aktuálně prochází komplexní transformací. Od ledna 2022 vedla Evropská komise (EK) řízení proti Spolkové republice Německo za to, že koncern Deutsche Bahn (DB) přebíral provozní ztráty dceřiné společnosti DB Cargo, které v roce 2023 činily téměř 500 milionů eur. DB Cargo tedy získávalo finanční podporu od německé spolkové vlády prostřednictvím své mateřské společnosti DB, což dle EK představuje nespravedlivou výhodu oproti soukromým konkurentům, kteří s takovou podporou po-

čítat nemohou. Dle aktuálních informací si od příštího roku bude DB Cargo muset vystačit s vlastními finančními prostředky, jelikož výsledkem šetření EK je zákaz podpory ze strany DB. Zde je však nutné upozornit, že na jaře 2024 schválila končící Evropská komise schéma rozsáhlého dotačního programu, kterým může německá spolková vláda pomoci pokrýt část provozních nákladů železničních nákladních dopravců spojených s přepravami jednotlivých vozových zásilek a skupin vozů. Autorství programu je připisováno právě DB Cargo. Evropská komise v tomto programu omezila rozsah dotace na celkovou částku 320 milionů eur ročně a použila kritérium proporcionality. Předpokládá se, že letos z celkové částky získá DB Cargo 80–90 %, zbytek si rozdělí menší dopravci. Německá vláda musí dotaci každoročně zapracovat do federálního rozpočtu. Jelikož se však na začátku listopadu rozpadla, rozpočet není schválen a DB Cargo vstoupí do nového roku v nejistotě. V prosinci 2023 se Skupina DB rozhodla dát do prodeje ziskovou logistickou dceřinou společnost DB Schenker, aby pokryla své nesplacené dluhy ve výši zhruba 30 miliard eur. Dle zpráv zveřejněných v srpnu 2024 podaly konečné na-



Společnost DB Cargo zajišťuje i přepravy méně efektivních jednotlivých vozových zásilek.

FOTO: MICHAL ROH ML.

bídky ke koupi dánský přepravní gigant DSV a konsorcium vedené soukromým kapitálovým fondem CVC Capital Partners. Oba subjekty ocenily společnost na zhruba 14 miliard eur. Podle nejčerstvějších zpráv bitvu o DB Schenker vyhrála společnost DSV. Očekává se, že DSV po převzetí výrazně sníží počet pracovních míst, protože obvykle během 18 měsíců po převzetí ruší přibližně 45 % pracovních míst. Zá-

roveň by měla v následujících letech investovat do DB Schenker přibližně 1 miliardu eur, aby zvýšila ziskovost. Pokud dojde ke sloučení DSV a DB Schenker, vznikne největší logistická skupina na světě, která by dle údajů z roku 2023 vykazovala tržby cca 987 miliard Kč a měla 147 tisíc zaměstnanců.

MICHAL VÍTĚZ

ČD Cargo hostitelem zasedání výkonného výboru ATTI-SG

V Ve dnech 21. až 23. října tohoto roku se v Praze uskutečnilo zasedání výkonného výboru ATTI-SG (Dohoda o přechodových prohlídkách nákladních vlaků – zvláštní skupina). Organizátorem a hostitelem této akce byla společnost ČD Cargo, která se řadí mezi zakládající členy ATTI a má ve výkonném výboru této skupiny svého zástupce nepřetržitě od jejího vzniku.

ATTI se profiluje jako organizace, jejímž cílem je zabezpečení maximální míry operability v rámci provozu nákladních vlaků po evropské železniční síti, přičemž základní podmínkou je dodržení aktuálních bezpečnostních standardů a vysoké úrovně kvality vlaků předávaných mezi jednotlivými dopravci. Organizace byla založena v roce 2014 jako zvláštní skupina při UIC, ale princip jejího fungování je plně autonomní. Jediným orgánem, který ovlivňuje činnost a směřování ATTI, je valné shromáždění jejích členů, které se koná jednou za rok. UIC pak poskytuje skupině ATTI podporu v oblastech jako jsou například marketing, řešení ICT, správa účetnictví, jazykový servis atd. V současné době ATTI sdružuje více než 180 železničních dopravců, kteří operují na území dvaadvaceti evropských států. Výkonný výbor ATTI je složen ze zástupců šesti volených členských dopravců. Mandát výkon-

ného výboru vzniká na základě výsledků všeobecného hlasování valného shromáždění, trvá po dobu následujících tří let a je neomezeně obnovitelný. Aktuálně jsou členy výkonného výboru kromě ČD Cargo, a.s. také DB Cargo AG, Rail Cargo Austria AG, SAS Fret SNCF, SBB Cargo CFF FFS a Rail Traction Company SpA. V čele ATTI a zároveň v čele výkonného výboru stojí předseda, kterého volí valné shromáždění na období tří let. Zasedání výkonného výboru s osobní účastí jednotlivých členů se konají zpravidla dvakrát až třikrát za rok, a kromě toho probíhají další jednání online (podle potřeby, přibližně 10x v roce). Hlavní pracovní agenda výkonného výboru ATTI zahrnuje témata jako například: definování strategie a vývoje skupiny ATTI, implementace usnesení Valného shromáždění do textu Dohody, zajištění výukových materiálů a webinářů pro nové i stávající členy, dohled nad finančním rozpočtem organizace atd. V rámci pražského setkání se mimo jiné diskutovalo o příštím vývoji databáze kvality, která by v budoucnu měla namísto stávající základní evidence kvalitativních dat nabízet detailnější statistiky jednotlivých dopravců s využitím aplikace Power BI. Na programu bylo i téma tvorby výukových videí, která budou jednotlivým členům skupiny sloužit jako pomůcka při implementaci složitějších procesů jako je třeba

roční plánování kontrolních vzorků v rámci managementu kvality. V neposlední řadě přišla řada také na témata týkající se předpokládaných změn VSP a jejich případného dopadu na fungování skupiny ATTI. Celé dvoudenní jednání probíhalo plynule a v pozitivní atmosféře, o čemž svědčí i jednoznačně kladné hodnocení ze strany všech účastníků setkání. Pro pořadající ČD Cargo znamená zvlád-

nutí organizace jednání úspěch a upevnění prestižního postavení společnosti na mezinárodním fóru. Velký dík za maximální podporu při přípravě jednání a v jeho průběhu patří odboru 21. Další jednání výkonného výboru ATTI se uskuteční v únoru příštího roku ve Vídni a hostitelem bude rakouský dopravce Rail Cargo Austria AG.

JAN KAVŘÍK



Výkonný výbor ATTI v průběhu pražského setkání (zleva): Fabiola Stori (Rail Traction Company SpA), Alain Voltz (SAS Fret SNCF), předseda ATTI SG Dirk Euler (DB Cargo AG), Jan Kavřík (ČD Cargo, a.s.), Rebecca Rees-Ewald (UIC), Paulo De Freitas (UIC), Jean-Marc Blondé (SBB CFF FFS)

FOTO: ARCHIV ČD CARGO

VPN Family

Datujte do konce ledna za cenu jednoho měsíce

Nově zvýhodněné ceny od listopadu na novém portále

Měsíc zdarma s Kuki TV

Spustili jsme nový zákaznický portál VPN Family!

Zmodernizovali jsme grafiku, ale především jsme zjednodušili a zpřehlednili přístup k našim službám, které nyní najdete na jednom místě. Spolu se spuštěním nového portálu jsme provedli i modernizaci loga VPN Family, aby odráželo současné trendy a lépe zapadalo do nového prostředí portálu a služeb. Věříme, že nový portál splní vaše očekávání.

Se spuštěním nového portálu vám přinášíme velké slevy a změny v cenách, zejména ve VPN Family – Vodafone, ale lepší ceny jsou i ve VPN Family – O2.

Nově si můžete u VPN Family – Vodafone k minutovým tarifům, například k 7kačce, přidat i neomezená data! Neomezený internet (10 Mbps) můžete získat již od 495 Kč, anebo si pořídit neomezený hlasový tarif s neomezenými daty (5 Mbps) jen za 509 Kč! Snížili jsme také ceny některých minutových tarifů a zlevnili volání, aby bylo ještě výhodnější. Nezapomněli jsme ani na zákazníky VPN Family – O2. Zde jsme se zaměřili především na ceny neomezených hlasových tarifů s daty, včetně neomezených dat NEO 5/10/20 a 5G.

Od listopadu si můžete aktivovat balíčky 1,5 GB nebo 3 GB a surfovat po internetu do konce roku zcela zdarma.

Tato nabídka platí pro zákazníky, kteří v říjnu 2024 neměli aktivní mobilní internet v rámci VPN Family. Pro ty, kteří již data využívají, máme připravenou jednorázovou slevu 30 Kč, pokud si během listopadu nebo prosince navýší svůj datový tarif.

Výhodné mobilní služby s O2 nebo Vodafone i Kuki TV si ve VPN Family může objednat každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a Správy železnic na stránce <https://vpfamily.cz>. Anebo nám zavolejte na telefonní číslo 972 111 333, kde vám naše zkušené operátorky rády poradí nebo třeba nastaví data a služby na míru.

Již 15 tisíc zaměstnanců a jejich rodin se stalo součástí drážní rodiny VPN Family.

Připojte se i vy, zeptejte se svého kolegy a ušetřete!

Železniční proměny (41.)

Pionýrské (dětské) železnice



V měsíci listopadu se ještě v relativně nedávné době oslavovalo jedno výročí, u kterého nesměli chybět pionýři. Ano, mám tím na mysli oslavy Velké říjnové socialistické revoluce. Ta doba už je našťastí pryč, ale určitě není na škodu si připomenout, že pionýři měli i „svoje“ železnice. Dnes se jim v zahraničí říká dětské, ale jejich poslání je v podstatě stále podobné.

cích. Na výstavbě 4,275 km dlouhé trati o rozchodu 1 000 mm pracovali od 17. dubna 1955 nejen železničáři, ale především svazáci – žáci železničních učilišť. První etapa, úsek o délce 2,2 km mezi stanicemi Čermel a Vpred, byla slavnostně otevřena 20. září 1955. Další úsek do stanice Pionier (dnes Alpinka) 1. května 1956. Do služby na dráze byly přijímány děti starší jedenácti let, které musely mít výborný prospěch ve škole. Na službu je připravovali žáci Střední



Pionýrská železnice v Košicích ARCHIV: MICHAL ROH



Elektrická jednotka E 10.01 Pionýr na plzeňské pionýrské železnici ARCHIV: JIŘÍ MAURENZ

Na začátku třicátých let 20. století vznikla v tehdejší Sovětské svazu myšlenka na výchovu budoucích železničářů zábavnou formou prostřednictvím tzv. pionýrských železnic. První taková byla dána do provozu 24. července 1935 v Tbilisi (dnes Gruzie). V době rozpadu Sovětského svazu pak jejich počet dosáhl čísla 52. Kromě výchovného účelu plnily dráhy i funkci atrakce. Umístěny byly nejčastěji u různých zábavních parků, zoologických nebo botanických zahrad apod. Sloužily tedy pouze přepravě cestujících. Pravidelná nákladní doprava je doložena pouze na dvou drahách – na Malé Zabajkalské (doprava dřeva v období Velké vlastenecké války) a Vilniuské (přeprava uhlí do místní teplárny v padesátých letech). Pionýrské železnice vyrůstaly jako houby po dešti nejen v Sovětské svazu, ale i v dalších socialistických zemích. V Německé demokratické republice, Maďarsku, Polsku a samozřejmě i u nás. Málokdo asi bude vědět, kde všude v bývalém Československu jsme se s pionýrskými železnicemi mohli setkat. Do dnešních dnů zůstal zachován provoz pouze na jediné – v Koši-

průmyslové školy dopravní a pracovníci stanice Košice. O víkendech, kdy po trati jezdily dvě soupravy, sloužilo na dráze až 20 pionýrů. Každá stanice byla obsazena výpravčím a výhybkářem; své uplatnění našli průvodčí, vlakvedoucí a také osobní pokladní. Pouze funkce strojvedoucích zastávali dospělí zaměstnanci ČSD. Zajímavé bylo vybavení stanic zabezpečovací technikou. Stanice Čermel byla vybavena mechanickým zabezpečovacím zařízením s ručně přestavovnými výhybkami a se závislými mechanickými (vjezdové a odjezdové) návěstidly. Ovládané odtud byly i mechanické závory. V dneš již zrušené stanici Vpred bylo elektromechanické zabezpečovací zařízení s mechanickými návěstidly. Výhybky se přestavovaly ze stavědel 1 a 2 umístěných na zhlaví. Stanice Pionier byla zabezpečena reléovým zařízením se světelnými návěstidly a s ústředně stavěnými výhybkami. Na postavení odjezdového návěstidla byl závislý další přejezd. Malí výpravčí a signalisté, střídající se v dopravní službě ve všech třech stanicích, tak měli možnost seznámit se s různými typy zabezpečovacích zařízení a naučit se je ovládat. Dnes je

dráha provozována ve spolupráci ŽSR, Železniční společnosti Slovensko a Dopravního podniku města Košic. S malými železničáři už se zde ale bohužel nesetkáme.

Asi nejzajímavější pionýrská železnice na území bývalého Československa se nacházela v Plzni. Její výstavbu inicioval v roce 1957 Městský národní výbor ve spolupráci s dopravním podnikem a samozřejmě tehdejšími ČSD. Na Lochotíně měl v té době vyrůst velký zábavní park a pionýrská železnice měla být jednou z atrakcí nového komplexu a také prostředkem k zajištění jeho obslužnosti. Byl pro ni zvolen rozchod 760 mm a její jedinečnost spočívala v tom, že se jednalo o elektrizovanou dráhu. Stavba železnice o délce 1,5 km, která začínala u okraje Lochotínské ulice a vedla k ZOO, byla slavnostně zahájena 11. dubna 1959. A již v srpnu mohl být zahájen zkušební provoz v motorové trakci. Elektrický provoz byl zahájen 8. května následujícího roku. Přepravu cestujících obstarávala elektrická jednotka E 10.01 „Pionýr“ vyrobená v plzeňské Škodovce. V roce 1966 byla otevřena nová zastávka

Svézt se vláčkem pionýrské nebo dětské dráhy bylo možné i v Bohumíně, Českých Budějovicích (1 km, 600 mm, 1958-1968), Karviné, Kroměříži, Nymburce (500 m, ?, 1954-1966), Olomouci, Opavě (750 m, 1 000 mm, 1951-1957), Ostravě (1 800 m, 600 mm, 1959-1962), Pionýrském nad Ohří (1 200 m, 600 mm, 1950-?), Prešově (10,3 km, 760 mm, 1961-1970), Rychnově nad Kněžnou nebo Trutnově. V případě drah v Bohumíně, Karviné, Kroměříži, Olomouci, Rychnově nebo Trutnově se jednalo o krátké okruhy s rozchodem 600 mm. Krátký okruh byl v roce 1951 postaven i v pražské Stromovce. Zde cestující vozila lokomotiva Pionýr vyznačující se zajímavým opláštěním. Na drahách v Opavě a Ostravě byl vybudován krátký tunel, který sloužil nejen jako atrakce pro cestující, ale také jako remíza pro používaná vozidla. Trasa prešovské pionýrské železnice využívala části bývalé lesní železnice mezi Prešovem a chatovou a rekreační oblastí Sigord. V Pionýrském nad Ohří, ve Svatošských skalách, byla drážka součástí dětského tábora. Krátký čas měla statut pionýrské dráhy i „úzká“ z Jindřichova



Pionýrská železnice národopisné Krkonošské výstavy v Trutnově v červnu 1949. Vlak vede lokomotiva Jiříčka vyrobená firmou Orenstein & Koppel v roce 1927 ARCHIV: MICHAL ROH

u hlavní brány ZOO, o rok později byla trať pionýrské železnice prodloužena k výstavišti Ex Plzeň, kde byla také zřízena smyčka pro otáčení elektrické jednotky. Provoz však byl zprvu udržován motorovou lokomotivou s jedním osobním vozem, elektrizace byla dokončena v roce 1967. Tak jako na ostatních podobných drahách, i zde byl provoz zajišťován pouze o víkendech zpravidla od května do října. Patronát nad pionýrskou železnicí držely ČSD, jejichž zaměstnanci dohlíželi na výkon služby pionýrů, kteří zastávali funkce průvodčích, pokladních, výpravčích, signalistů i závorářů. Starší pionýři mohli díky zdvojenému ovládní pod dohledem strojvedoucího i řídit elektrickou jednotku. V sedmdesátých letech byl stav tratě katastrofální, jednotka se na trati kolébala ze strany na stranu, hrozilo její vykolčení. V roce 1976 pak vláček vyjel naposledy.

Hradce do Nové Bystřice. V padesátých letech vznikl také projekt na výstavbu 28 km dlouhé tratě z Prahy do Jevan. Bohužel nezáměr o výchovu budoucích železničářů tímto způsobem, stejně jako nedostatek finančních prostředků na údržbu, způsobily zánik většiny těchto drah.

Co dodat na závěr? Je pravdou, že pionýrské dráhy byly ve své době mnohdy zneužity k politické propagandě. Zároveň je ale velká škoda, že na našem území žádná nezůstala zachována. Z návštěv zahraničních drah vím, že děti a mládež mají stále zájem o službu na „malé“ železnici. Výchovný potenciál těchto drah tak stále existuje. Navíc svezení vláčkem dětské nebo parkové dráhy je hezkým zpestřením výletu nebo návštěvy zábavních parků.

MICHAL ROH



Lokomotiva Jiříčka s novým opláštěním a novým názvem Pionýr na pionýrské železnici v pražské Stromovce ARCHIV: MICHAL ROH