

## Lokomotivy Vectron se osvědčily

V úterý 25. dubna 2017 schválila dozorčí rada společnosti ČD Cargo nákup dalších lokomotiv Vectron od společnosti Siemens. Jednalo se o poslední krok, který předsedovi představenstva ČD Cargo Ivanu Bednářovi následně umožnil podepsat smlouvu na nákup dalších tří lokomotiv, resp. uplatnit smluvní opci na jejich nákup. Stalo se tak skoro přesně rok po slavnostním podpisu smlouvy mezi ČD Cargo a společností Siemens Česká republika na dodávku prvních pěti interoperabilních Vectronů.

Cena jedné lokomotivy se opět pohybuje okolo 100 mil. Kč, a to včetně vybavení nejmodernějším zabezpečovacím zařízením ETCS. Trojice lokomotiv by měla být dodána na přelomu roku 2017/2018. „Lokomotivy najdou uplatnění především při vozbě vlaků intermodální dopravy nejen s kontejnery, ale i se silničními návěsy. V červnu plánujeme nasadit Vectron na již provozovaný vlak s návěsy mezi Brnem a Rostockem, nově by se tyto lokomotivy mohly objevit v německém Braunschweigu, slovinském Koperu a určitě také v Rakousku,“ říká předseda představenstva akciové společnosti ČD Cargo Ivan Bednář a dodává: „Během dosa- vadního provozu Vectronů jsme se nesetkali s většími technickými problémy nebo závadami. Potvrzují to i čísla o kilometrickém proběhu lokomotiv, který běžně dosahuje 700 km, ale výjimkou není ani tisíc kilometrů ujetých za den.“

Michal Roh

## Organizační a personální změny ve společnosti

Představenstvo ČD Cargo, a.s. na svém 269. zasedání konaném dne 25. března 2017 odsouhlasilo s účinností od 1. května 2017 v pořadí 60. změnu interní normy ORz3-A-2007 „Organizační řád ČD Cargo, a.s.“.

Obsahem této organizační změny je vyčlenění oddělení bezpečnosti a krizového plánování (O10/6) z působnosti odboru lidských zdrojů (O10) a zřízení nového odboru bezpečnosti (O30), kam bude oddělení bezpečnosti a krizového plánování (O30/1) nově začleněno. V návaznosti na výše uvedenou změnu představenstvo ČD Cargo, a.s., projednalo a přijetím usnesení č. 2631/2017 schválilo i personální změnu, kterou s účinností od 01. 05. 2017 obsadilo do pracovní pozice ředitele odboru bezpečnosti (O30) pana Ing. Marka Hejduka, MPA.



Na veletrhu Transport Logistic v Mnichově byla představena řada novinek z oblasti železniční techniky. Stručnou reportáž Michaly Bílkové z veletrhu naleznete uvnitř tohoto čísla. Jednou z novinek byl i speciální kontejner na přepravu svitků drátů tzv. „WireTainer“ představující spolu se „SteelPaletami“ nové trendy v přepravě hutních výrobků.

# Při získávání nových zaměstnanců jsme úspěšní

Většina z nás si na odbor lidských zdrojů vzpomene pouze při podpisu nových mzdových výměrů, při rezervaci vstupenek na některou z kulturních akcí nebo při podpisu daňového prohlášení. Jisté však je, že bez tohoto odboru bychom si chodit firmu mohli jen stěží představit. S ředitelem odboru lidských zdrojů Ing. Mojmírem Bakalářem jsme však nehovořili o činnostech tohoto odboru, ale položili jsme mu otázky týkající se tří aktuálních témat rezonujících naší společností.

► **Letos došlo nově k uplatnění KPI pro manažery společnosti. Co to v praxi znamená?**

KPI, v angličtině Key Performance Indicators (česky to znamená „klíčové nebo hlavní ukazatele výkonnosti“) se uplatňují v různých úrovních zaměstnanců pro konkrétní sledování a plnění stanovených úkolů. Většinou jsou spojovány nejen s hodnocením, ale také s motivací. Poslední termín, tedy motivace, je většinou velice důležitou součástí pracovní spokojenosti každého z nás.

Představenstvo společnosti rozhodlo pro letošní rok zvýšit zainteresovanost pro ředitele odborů generálního ředitelství a pro ředitele jednotek organi-

zační struktury (PJ, SOKV, OPT a Řízení provozu Česká Třebová). V tuto chvíli si možná mnozí řeknete, že si zase nahore přidali. Není tomu tak, protože pokud nebudou právě výše uvedené hlavní ukazatele plněny, nebudou mít ředitelé ani korunu navíc. Ukazatele jsou mimo jiné nastaveny na sledování efektivity a zlepšení výsledku produktu jednotlivých vozových zásilek. Budou-li výsledky odpovídající, mohou vedoucí zaměstnanci dosáhnout po třech letech stagnace jejich mezd zvýšení nejvýše o tři procenta. Kritéria jsou nastavena celkem tvrdě a jsou splnitelná pouze tehdy, pokud se bude dařit ČD Cargo jako celku.

Takže tolik asi stručně k jednomu z témat, na něž jsme často dotazováni při návštěvách provozních pracovišť.

► **Jak jsme úspěšní při získávání nových zaměstnanců do dělnických profesí?**

Začnu trochou historie. Jak většina z nás ví, již od konce osmdesátých let docházelo k mnoha restrukturalizacím a v jejich důsledku i většinou ke snižování počtu zaměstnanců vlastně v celém průřezu činnosti. V železničářských profesích je takto dlouhé období bohužel spojeno i se skončením výuky většiny oborů na tradičních



Ing. Mojmír Bakalář

školách. V posledních dvou letech se situace s růstem ekonomiky a s ním spojenou zvýšenou poptávkou po přepravě změnila a i ČD Cargo shání nové zaměstnance. Nedostatek kvalifikovaných lidí má obecně za důsledek nutnost vychovávat potenciální uchazeče od píky. Do hry vstupují i další faktory jako je úroveň zdravotního stavu populace a především konkurence dalších zaměstnavatelů při menším počtu končících absolventů učených oborů a středních škol oproti minulosti. Přitom nabízíme v průběhu studia školám pro jejich studenty (učně) absolvování praxe, v případě zájmu i pomoc při zpracování různých prací na konkrétní témata. Bohužel zájem, asi z důvodu náročnosti, není zatím moc velký.

ČD Cargo využívá pro získávání moderní formy prezentace, jako jsou sociální sítě, inzerce, informace veřejnosti na veletrzích nebo festivalech apod. Přesto je i při zohlednění určitého procenta (a ne zrovna malého) neúspěšných uchazečů celý proces složitý a finančně nákladný. Například velký počet uchazečů neprojde vstupními zdravotními prohlídkami nebo psychologickým vyšetřením. Dalším negativním faktorem je neúspěšnost při složení zkoušek, které je potřeba pro provozní profese složit. U vysokých škol pak kromě již výše uvedeného nabízíme témata bakalářských a diplomových prací, včetně konzultací odborníků při jejich zpracování.

# Při získávání nových zaměstnanců jsme úspěšní

Dokončení ze str. 1

Jestliže víte o někom, kdo by chtěl pracovat v nákladní dopravě, obraťte se na kterékoli personální pracoviště odboru lidských zdrojů. Kolegyně pomohou s orientací v aktuálně poptávaných volných pracovních místech. A zpět k úvodnímu dotazu. Podle mého názoru při získávání nových zaměstnanců úspěšní jsme, avšak za cenu mnohem vyššího úsilí než v minulosti. Osobně bych si přál, aby tomu bylo tak i nadále.

►► **Co přinesla nedávná změna působení ředitelů PJ?**

Skoro pořád dostávám otázky na toto téma. Představenstvo v průběhu září loňského roku rozhodlo o nutnosti zvýšení úrovně řídicí práce ředitelů provozních jednotek a zároveň se usneslo, že k podpoře tohoto kroku provede časově omezenou výměnu místa působnosti vždy dvou těchto vedoucích zaměstnanců. Nemá cenu popisovat pracovní právní proceduru, neboť předpokládám, že změnu jste všichni zaregistrovali.

Vzájemně si tedy místa vyměnili ředitelé PJ v Praze a České Třebové, Ústí nad Labem a Českých Budějovicích, Ostravě a Brně. Hodnocení tohoto kroku právě probíhá v několika úrovních, konkrétně po stránce provozní, včetně úprav technologií a ekonomikou, dále spolupráce s obchodním úsekem a v neposlední řadě po stránce personální, včetně úrovně spolupráce s odborovými partnery na místní úrovni. Finální výsledky budou zpracovány kolem poloviny roku, přesto lze konstatovat, že jisté úrovně

zlepšení se podařilo dosáhnout ve vyšší orientaci samotných ředitelů PJ, kteří získali větší rozhled při posuzování konkrétních věcí, jež někdy člověk již pro dlouholeté působení přehlédne. Někdy se tomu říká provozní slepota, ale tou je občas postižen každý.

Od 1. června se ředitelé na základě usnesení představenstva společnosti vrátí do svých původních působišť a budou pokračovat ve své práci. Za sebe bych chtěl poděkovat za dobu strávenou na „stáži“ jim samotným, ale

i všem zaměstnancům provozních jednotek, kterých se větší nebo někdy menší mírou personální změna také dotkla. Svůj dík zaslouží nepochybně i odboroví funkcionáři, jež bych chtěl požádat i v budoucím období o konstruktivní přístup, jak tomu bylo v době změny osoby ředitele jejich JOS. Všichni se tedy vracejí zpět, ale doufám, že s novým elánem do další práce ve prospěch výsledků ČD Cargo!

**Připravil: Michal Roh**  
**Foto: Michala Bílková**

## Transport Logistic po dvou letech v Mnichově

Ve druhém květnovém týdnu (9. – 12. 5. 2017) se v Mnichově konal jeden z největších dopravních veletrhů v Evropě. Nosnými tématy letošního ročníku byla digitální budoucnost dopravy. Veletrh byl proto zaměřen i na telematiku, eBusiness nebo Supply Chain Management.

Veletrh je evropskou špičkou mezi podobnými akcemi. Tuto skutečnost potvrzuje i letošní rekordní počet účastníků. Více než 60 tisíc návštěvníků (navýšení o 9 %) se v Mnichově mohlo setkat s 2 162 vystavovateli z 62 zemí.

sektor byl věnován systémům nákladní dopravy a poslední devátý sektor byl zaměřen na letecké cargo. Venkovní expozice nabízela návštěvníkům mnoho zajímavých novinek ze světa železnice a především kombinované dopravy.

V rámci veletrhu probíhal intenzivní doprovodný program v podobě několika krátkých konferenčních fór. Téma networkingu bylo dominantní ve všech směrech, tuto skutečnost potvrdil i generální ředitel společnosti Messe München pan Stefan Rummel, který dále uvedl „Musíme být digitální přes

stejně jako nevýhody železnice, eliminuje intermodální doprava. Jednoznačně nejzajímavějšími byly vozy technologie InnoFreight. Vůz Sgrrs 80' s nástavbami pro přepravu dřeva, který pojme až 28,9 tun zboží, představuje moderní, univerzální a flexibilní řešení pro přepravu dřeva. Umožňuje také použití palet na dřevo. Představeny byly i další doslova horké novinky, z nichž asi nejzajímavější byla nástavba na přepravu svítků drátů. Systém InnoFreight však umožňuje přepravu paletizovaného zboží, sypkých materiálů, chemických produktů a dalšího zboží. Prezentovány byly i intermodální vozy z Tatravagonky Poprad s nádržkovými kontejnery pro německý chemický gigant BASF, který chce tímto systémem zcela nahradit tradiční železniční cisterny.

Své zastoupení však měly i konvenční vozy, např. cisterna pro francouzskou firmu Millet určenou pro přepravu leteckého paliva Jet A-1, vůz Fallns z Legiosu Louny využívající ve své kon-



Dieslová lokomotiva Vectron Siemens

strukci nanotechnologie nebo vozy pro přepravu osobních automobilů BLG. Zajímavý je fakt, že zhruba tři čtvrtiny vozů byly vyrobeny na území bývalého Československa.

Oproti tomu bylo vystaveno jen minimum hnacích vozidel. V návštěvních to mohlo vyvolat dojem, že loko-

motivy nejsou hlavním tématem současné nákladní železnice. Prezentovány byly lokomotivy TRAXX F140 MS pro Rhenus Rail, dieslový Vectron Siemens pro DB a posunovací lokomotiva Alstom pro německou chemičku Leuna.

**Text a foto: Michala Bílková**



Vůz InnoFreight Sgrrs 80' pro přepravu dřeva

Česká republika měla v Mnichově bohaté zastoupení dopravců, zasilatelů, speditérů a mnoha dalších subjektů. Mnichovský veletržní komplex disponuje výstavní plochou o velikosti 115 000 m<sup>2</sup> (nárůst oproti minulému ročníku o dalších 3 000 m<sup>2</sup>).

Návštěvníci se mohli setkat s vystavovateli ve zcela zaplněných devíti výstavních sektorech. Šest z devíti sektorů bylo věnováno službám v nákladní dopravě a logistice, jeden sektor měl konkrétní zaměření na IT služby, telematiku, telekomunikaci a e-business, další

všechny hranice. *Budoucnost mají technologie pro automatizované řešení, inteligenci dat a způsoby řešení z cloudu nebo telematiky.* V myšlenkách propojení a digitalizace dále pokračoval i Rayen Petersen, ředitel FlexPort, který v panelové diskusi dodal: „Každá společnost musí být softwarovou společností, protože software je klíčovým faktorem k úspěchu nás všech.“

Venkovní expozice byla pro mne tou nejzajímavější částí celého veletrhu, zejména díky novinkám v intermodální dopravě. Nevýhody konvenčních vozů,



Vůz Sgmmss 45'

## Změřili jsme síly ve florbale

Ve středu 26. dubna 2017 se uskutečnil první ročník florbalového turnaje společností skupiny České dráhy. Pořadatelství turnaje se ujala sesterská společnost ČD – Informační systémy (ČD-IS) a hned v úvodu této reportáže je nutné jí poděkovat, protože organizačně dopadlo vše na výbornou.

Prvního ročníku se zúčastnily tři týmy. Tým mateřské společnosti ČD, ČD-IS a samozřejmě také náš tým ČD Cargo. Místem florbalového klání se stala víceúčelová sportovní hala Děkanůvka, kde se každoročně koná celá řada sportovních utkání republikové, ale i mezinárodní úrovně. Systém turnaje byl nastaven na dvě kola, kdy se v každém kole střetl každý tým s každým. Výsledné pořadí týmů pak bylo stanoveno na základě dosaženého počtu bodů z jednotlivých utkání.

Náš tým byl složen ze zaměstnanců generálního ředitelství napříč jednotlivými úseky. Mimo standardních a univerzálních sportovců, kteří reprezentují naši společnost na různých sportovních akcích, byl tým vhodně doplněn i o zástupkyni ženského pohlaví. Odbor controllingu do týmu nominoval Moniku Menzelovou, která byla zároveň zvolena za kapitánku našeho družstva. Volba to byla

jasná, vzhledem k jejím florbalovým zkušenostem.

V úvodu turnaje byla ještě na týmu ČD Cargo znát jistá míra nerozehrání. Především v prvním utkání, kdy ČD Cargo nastoupilo proti týmu mateřské společnosti. To nakonec skončilo bezbrankovou remízou. Následoval těžký soupeř, tým ČD-IS. Jistý a velmi sehraně působící tým soupeře utkání dovel k jednoznačné výhře 3:0. Zdánilivě neúspěšné úvodní kolo, jakoby motivovalo ČD Cargo k zlepšení výsledkům ve druhém kole. To se již vedlo ve znamení jisté, trpělivé a velmi zodpovědné hry našeho

týmu. Odpovídal tomu i výsledek. Nejprve jsme porazili tým mateřské společnosti 3:1, abychom následně 1:1 remizovali s favoritem turnaje, týmem ČD-IS.

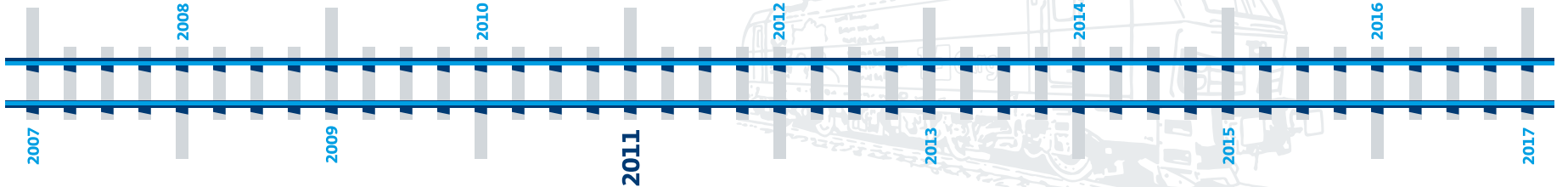
Po nejisté hře prvního kola tak s celkovým počtem pěti bodů obsadil tým ČD Cargo druhé místo. Putovní pohár vítěze turnaje získal tým ČD-IS s celkovým počtem osmi bodů a jako třetí v pořadí skončil tým mateřské společnosti ČD, který v turnaji získal body dva. Již nyní se těšíme na druhý ročník, kde budeme mít ty nejvyšší ambice.

**Tomáš Tóth**



**Tým ČD Cargo** – Zleva z druhé řady: Vojtěch Opp, David Jelínek, Josef Kreische, Tomáš Tóth, Petr Jirka, Petr Kuchař, Jakub Vodák, Tomáš Pícha, Radovan Malěř, Monika Menzelová  
**Foto: Archiv ČD**

# 175 let tradice v nákladní dopravě



# ČD Cargo – rok 2011

„Rok 2011 jsme začali dobře“, tak zní titulok rozhovoru s tehdejšími finančním ředitelem Petrem Mayem, který byl uveřejněn v Cargováku.

Z rozhovoru jsme se mohli mimo jiné dozvědět, že s finančními i personálními problémy v období krize se spo-

pravujících návěsy firmy LKW Walter. Zahájení provozu na této lince předcházelo obnovení provozu v Terminálu Brno v březnu téhož roku. Rozvoj znamenala i technologie Inno freight, která našla využití při svozu dřevní štěpky z různých míst nakládky v regionech jižních a západních Čech do

podporu využívání obnovitelné energie a za ochranu před zplodinami z nákladní automobilové přepravy.

V průběhu roku 2011 se opět podařilo zrealizovat celou řadu nových a zajímavých přeprav. V Praze-Ruzyni byla ve spolupráci společností ČD Cargo a LAGERMAX zprovozněna železniční vlečka umožňující nakládku sběrného zboží společnosti LAGERMAX do železničních vozů. Ty jsou od té doby pravidelně každou noc přepravovány našimi vlaky do Ostravy. V únoru byl z Brna odeslán nadměrný náklad nosníků pro metalurgický kombinát v ruském městě Vorsino. Velmi neobvyklou přepravu jsme zajistili pro dceřinou společnost ČD Logistics – z Prahy-Hostivaře byly v průběhu února a března odesílány skupiny vozů ložené prefabrikovanými věžeňskými celami. Mířily do Švýcarska. Nakládku cel zajistilo středisko doplňkových přepravních služeb z Kalné Vody. Jeho zaměstnanci pak již tradičně v květnu vykládali písek z Negrelliho viaduktu



Lokomotiva 731.047 posunuje s kontejnery Inno freight u nakládky kalů v Ostravě. Foto: Michal Roh

lečnost vyrovnala velice dobře a že bylo nastartováno mnoho dílčích manažerských opatření směřujících k nastartování růstového trendu hospodaření ČD Cargo. O tom, že tato opatření byla správně nasměrována, svědčí výsledky dosažené v roce 2011. V tomto roce jsme přepravili 78,7 mil. tun zboží, což bylo o 2,6 % více než v roce předchozím. Na tomto nárůstu se nejvíce podílela kombinovaná doprava (nárůst v tunách 11 %). Tržby z přepravy zboží dosáhly hodnoty 12,43 mld. Kč, což bylo o cca 3,2 % více než v roce 2010. O efektivitě přijatých úsporných opatření svědčí i fakt, že dopravní výkon v hrtkm meziročně klesl o 0,5 %, zatímco v čistých tkm narostl o 0,2 %.

Kombinovaná doprava ČD Cargo znamenala v roce 2011 tehdy tradiční nárůst. Podíl na tom měla řada nových projektů. Začátkem roku byly zahájeny přepravy návěsů dopravce Ewals Cargo Care z Lovosic do Ostravy (jakožto prodloužení linek z Německa do Lovosic), které byly v létě následovány zavedením zcela nových vlaků Rostock – Brno v počtu dvou párů týdně, pře-



Nakládka prefabrikovaných věžeňských cel v Praze-Hostivaři Foto: Archiv ČD Cargo

teplárny Plzeňské teplárenské a dále byly realizovány jednorázové přepravy kalů z Ostravska do Litvínova k dalšímu uskladnění a likvidaci. Realizace prvního jmenovaného obchodního případu byla o rok později oceněna v soutěži Volná cesta zvláštní cenou Ministerstva životního prostředí za

pro beachvolejbalový turnaj na Štvanici. Pro mateřské České dráhy jsme zajistili přepravu nových řídicích vozů řady 961 mezi Šumperkem a Prahou-Zličínem, zajímavé byly i přepravy skeletů nových pantografických jednotek. Také trolejbusy z Plzně do slovenského Prešova byly na počátku září přepraveny vlaky ČD Cargo. Za velký úspěch lze považovat realizaci přeprav betonových výrobků KB-BLOK v ucelených vlcích do Aradu. Z oblasti logistiky lze uvést rozvoj přeprav palletizovaného zboží z Vamberka do nově vybudovaného logistického skladu DB Schenker v Pardubicích Semtíně, které se ukázaly být velmi životaschopné, a to i když je zde železnice využívána na pouze velmi krátkou vzdálenost.

V lednu 2011 uveřejnilo Ministerstvo dopravy tzv. do-



Setkání předsedy představenstva ČD Cargo Gustava Slamečky s prezidentem Ruských železnic Vladimírem Jakuninem Foto: Archiv ČD Cargo

pravní superkoncepti, neboli strategii dopravy do roku 2025, ve které je značná část věnována podpoře železniční nákladní dopravy. Je zajímavé s odstupem času sledovat, jak se záměry superkonceptu naplnily nebo spíše nenaplnily. Konec konců posuďte sami. Podle dokumentu měla být posílena pozice železničních dopravců na dopravním trhu, zrychlit se příprava a zjednodušit finanční zabezpečení vzniku veřejných logistických center. Pro ČD Cargo měl být hledán silný strategický nadnárodní partner s logistickým zázemím. Oproti těmto proklamacím stojí reálné snížení ceny za použití železniční dopravní cesty.

Za přelomovou událost se dá považovat i prodej první emise dluhopisů ČD Cargo, kterou společnost zahájila realizací svého dluhopisového programu schváleného na začátku května Českou národní bankou. Manažerem první emise dluhopisů byla Komerční banka.

24. května 2011 jsme převzali do stavu první dvě modernizované lokomotivy řady 363.5, které i dnes patří v lokomotivním parku ČD Cargo k nepotřebnějším. Oficiálně byly nové stroje představeny na veletrhu Czech Raildays. Tehdejší předseda představenstva Jiří Vodička k této události

řekl: „Nasazením těchto lokomotiv dojde u ČD Cargo k úspoře počtu používaných starších lokomotiv a současně ke zvýšení spolehlivosti a kvality přepravy. Železnice si nové stroje rozhodně zaslouží.“ „Bastardi“ však nebyli jedinými novými, resp. modernizovanými lokomotivami. Na veletrhu Czech Raildays byla představena i první lokomotiva řady 742 se sníženým krátkým představkem – konkrétně se jednalo o stroj 742.269. V ověřovacím provozu byla v roce 2011 i lokomotiva 708.001.

Kromě již výše zmíněné ostravské výstavy, se ČD Cargo opět zúčastnilo všech tradičních dopravních veletrhů s cílem propagovat a nabízet naše služby. Kromě veletržních stánků v Moskvě, Mnichově a Brně jsme s polonizovanou lokomotivou řady 130 představili na veletrhu Silesia TSL Expo 2011 v Katovicích naši dceřinou společnost Koleje Czeskie.

Ani v roce 2011 se společnosti nevyhnuly organizační a personální změny. Asi nejvýznamnější organizační změna proběhla k 1. únoru, kdy např. nově vznikly odbory interních služeb (O5), odbor mezinárodních činností (O9), odbor plánování kapacit (O14) nebo odbor compliance a interního auditu (O17). Naopak došlo ke zrušení některých odborů, jako např.

odboru marketingu a komunikace (O27) nebo odboru bezpečnosti a interního auditu (O30). Z personálních změn, které stojí za zmínku, je pak nutné zmínit změnu na pozici předsedy představenstva ČD Cargo, kterým se 23. června 2011 stal Gustav Slamečka. Ten navázal na kroky dosavadního managementu a např. 28. září se na koordinačním výboru Transsibu v Oděse setkal s prezidentem Ruských železnic, panem Vladimírem Jakuninem. Jedním o možnostech užší spolupráce při přepravách východ-západ.

A vzpomenete si ještě, že v srpnu 2011 jsme definitivně přestali používat systém Lotus Notes, který byl nahrazen systémem Microsoft Outlook.



Na veletrhu Czech Raildays v Ostravě byly opět představeny novinky v lokomotivním parku ČD Cargo – lokomotivy řad 363.5 a 742 se sníženým představkem. Foto: Michal Roh

Od února 2011 se Cargovák pyšnil novou grafickou podobou. Foto: Archiv ČD Cargo

# Inovativní technologie již pravidelně v barvách ČD Cargo

V jednom z minulých čísel jsme krátce představili vůz řady Sggrs (InnoWagon), který byl využitý na zkušební provoz při přepravách kontisliktů pro zákazníka Třinecké železářny.

Uběhlo pár týdnů a můžeme s radostí informovat, že vozový park ČD Cargo byl doplněn prvními vlastními vozy této řady, které jsou již nasazovány na pravidelných přepravách. Pořizování těchto vozů je v souladu s hlavními cíli v oblasti obnovy vozového parku ČD Cargo a investiční strategií rozvoje naší společnosti. Převzetím prvních vozů bylo završeno mnohaměsíční úsilí, které je společným dílem mnoha zaměstnanců napříč celou firmou. Tímto se naše firma stává

jedním z mála dopravců v Evropě, který nabízí svým zákazníkům možnosti přepravy s použitím této nejmodernější a inovativní technologie.

Jen pro krátké připomenutí uvádíme, že vůz řady Sggrs je osminápravový 80stopý vůz složený ze dvou článků pevně spojených tažně-tlačnou spojkou. Prvních jedenáct dodaných vozů je vybaveno speciálními paletami pro přepravu hutních výrobků (SteelPallets), každý vůz šesti paletami. Hmotnost prázdného vozu v této kombinaci je 36,3 tuny a umožňuje ložení 127,7 tuny pro přepravu v traťové třídě „C“ nebo až 143,7 tuny pro třídu „D“.

První soupravu můžeme zahlédnout při jejím nasazení na pravidelných ucelených vlacích v relaci Třinec – Kladno-Dubí, kde postupně nahradí většinu

dosud používaných konvenčních vozů řady Eas nebo Tams. Jejich využitím dojde k výraznému zefektivnění těchto přeprav, protože parametry nových vozů výrazně převyšují dosud používané vozy. Pro ucelený vlak s normativem 1 800 tun brutto bylo dříve používáno 24 vozů řady Eas s celkovou tárou cca 540,0 tuny. S využitím vozů Sggrs stačí pro vlak stejných parametrů jen 11 ks vozů této řady s celkovou vlastní hmotností prázdných vozů pouhých 399,3 tuny, což je o 25 % méně „mrtvé váhy“ vozů s výrazným dopadem na snížení nákladů za využití dopravní cesty. První taktó sestavený ucelený vlak byl veden v časové poloze a trase vlaku Pn 64000 s pravidelným odjezdem ze Třince v 02:50 hod. dne 28. dubna 2017, kdy na 11 vozech Sggrs



Vlak Pn 64000 se soupravou Innowagonů dorazil 14. května 2017 odpoledne do cílové stanice Kladno-Dubí.

bylo naloženo 1 360,7 tun kontisliktů, při průměrném vytížení vozu 123,7 tuny netto. Díky nasazení těchto vozů dochází i k minimalizaci časů na ložné manipulace, kdy na nakládku je plánováno 24 hodin a na vykládku jen 12 hodin. Je to dáno použitím klanicových palet, kdy obsluhující personál u nakládky i vykládky má výborný přehled o naloženém zboží oproti vysokostěnným vozům. Díky těmto příznivým faktorům je možné realizovat přepravu se soupravou v této relaci 2x týdně. Ke stávající soupravě přibude koncem května druhá se stejnými parametry a společnými silami budou dominovat na přepravě hutních výrobků v této relaci. Postupně převezmou přepravu i dalších produktů, které dosud v rámci zkušebního provozu nebyly vyzkoušeny.

Investiční apetit naší firmy v sobě zahrnuje postupné pořízení až 400 ks vozů této řady do roku 2020. V letošním roce bude dodáno 100 ks, se kterými se postupně budeme setkávat při přepravách i ostatních produktů jako je hnědé uhlí a další sortiment hutních výrobků např. svitky drátů, plechů,

apod. Pro účely rozvoje vzájemné spolupráce mezi firmou ČD Cargo a InnoFreight byl vytvořen inovativní tým, jehož hlavními úkoly je představování této technologie našim zákazníkům a dále vývoj nových produktů. Horkou novinkou je kontejner na přepravu svitků drátů tzv. „WireTainer“, který si ve formě prototypu odbyl svoji světovou premiéru na letošním veletrhu Transport & Logistika v Mnichově. Jedná se naprostou novinku, která svým unikátním řešením překvapí nejen jednoho milovníka železniční nákladní přepravy. Je dílem jak odborníků ČD Cargo a InnoFreight, kteří na jeho vývoji pracovali podstatnou část celého loňského roku, tak především našich zákazníků ArcelorMittal Ostrava a Třinecké železářny, kteří aktivním přístupem a svými bohatými zkušenostmi výrazně přispěli k jeho zrození. ČD Cargo jako první a jediný dopravce v Evropě bude mít možnost představit jej svým klíčovými zákazníky a provádět testování a podílet se na jeho finálním technickém řešení.

**Text: Roman Máslo**  
**Foto: Michal Roh ml.**



Innowagony nahrazují při přepravách kontisliktů vysokostěnné vozy řady Eas. V úseku Kralupy nad Vltavou – Kladno-Dubí jsou vlaky dopravovány motorovými lokomotivami s nutností postrku, většinu trasy jsou však vlaky vedeny elektrickými lokomotivami.

## Úspěch regionálního obchodu

V loňském roce přijalo vedení společnosti celou řadu opatření k zamezení propadu přeprav jednotlivých vozových zásilek.

Jedním z kroků bylo zřízení pozic regionálních obchodních manažerů, kteří dostali nelehký úkol – postupně oslovit potenciální zákazníky a přesvědčit je o výhodách železniční přepravy s ČD Cargo. Úkol to skutečně není jednoduchý, neboť silniční doprava, jako přímý konkurent produktu jednotlivých vozových zásilek, má v ruce spoustu trumfů, ať už máme na

mysli vysokou flexibilitu, možnost dodání v režimu door to door nebo i výrazně jednodušší legislativu. Nutno dodat, že regionální obchodní manažeři se tohoto úkolu nezalekli a pustili se do práce.

Přesvědčit zákazníka ke změně způsobu dopravy surovin nebo výrobků je nejen náročný, ale i poměrně zdlouhavý proces. Ti, kdo si mysleli, že první týdny činnosti regionálních obchodníků přinesou tisíce nových tun, asi byli zklamáni. Ostatně kdyby získávání nových obchodních případů bylo tak jednoduché, přepravní objemy by jistě

byly minimálně dvojnásobné. Ale nyní již někteří sklízí ovoce své práce. Příkladem mohou být přepravy betonových výrobků vyráběných akciovou společností BEST.

BEST je největším českým výrobcem betonových stavebních prvků pro venkovní a zahradní architekturu. Vlastní 8 výrobních a prodejních areálů s 24 továrnami ve všech regionech Čech a Moravy. Vlastní také 3 šterkopískové lomy. Svoje výrobky exportuje do Německa, Rakouska, Polska a na Slovensko. Tuto společnost v rámci akvizičního plánu oslovila regionální obchodní manažerka Drahomíra Churavá a ve spolupráci s dalšími kolegy ČD Cargo se jí nakonec podařilo firmu přesvědčit k realizaci zkušební přepravy. Ta se uskutečnila 14. prosince 2016 v relaci Mohelnice – Božice u Znojma. Management společnosti BEST zkušební přepravu vyhodnotil jako úspěšnou a ekonomicky i provozně zajímavou a na počátku března rozhodl o zahájení železničních přeprav mezi dvěma výše uvedenými výrobními závody.

15. března 2017 byl z Mohelnice do Božic u Znojma odeslán první vůz řady Himrrs ložený betonovým ztraceným



Manipulační vlak Mn 81328 v čele s lokomotivou 742.252 je připraven k odjezdu z Mohelnice směr Zábřeh na Moravě.

bedněním na paletách. Do vozů Himrrs je možné naložit téměř 60 tun zboží, což pro železnici představuje významnou konkurenční výhodu. Bohužel od 1. dubna musela být nakládku vozů této řady omezena, neboť po dobu výluky tratě mezi stanicemi Boří Les a Valtice jsou zásilky do Božic u Znojma naváženy přes Moravský Krumlov, tzn. po trati, se sníženou traťovou třídou C3 (hmotnost na nápravu pouze 20 tun). Proto byl k nakládce 12. dubna poprvé použit vůz řady Laails, do kterého je možné naložit pouze 50 tun zboží. Tyto vozy nejsou mezi dopravci příliš oblíbeny pro komplikovanost nakládky a ani v BESTu tomu není jinak. Problémy působí zejména ztížená možnost manipulace s paletovým vozíkem na

prkenné podlaze vozu a zvýšený okraj podlahy. Výluka naštěstí potrvá pouze do 30. června letošního roku. Poté se opět vrátíme k vozům Himrrs. Nakládka i vykládka vozů se uskutečňuje na manipulačních kolejích ve výše uvedených stanicích. Ani jeden z výrobních závodů totiž nedisponuje vlastní železniční vlečkou.

Do konce měsíce dubna bylo po železnici přepraveno cca 350 tun nového zboží. S naší nabídkou jsme uspěli i přesto, že obě místa dělí pouhých 160 km. Věříme, že zákazník bude s našimi službami i nadále spokojený a společně se nám podaří realizovat další nové projekty.

**Text: Michal Roh**  
**Foto: Martin Boháč**



Nakládka betonových výrobků ve stanici Mohelnice

# Nedoprovázené železniční přepravy silničních návěsů – historie, současnost a budoucnost (1)

Intermodální vnitrokontinentální přeprava silničních návěsů je dnes asi nejperspektivnějším oborem evropské nákladní železniční dopravy.

Hlavním přínosem je kombinace výhod železnice – tedy schopnosti efektivních pravidelných přeprav velkého objemu zásilek na delší vzdálenosti – a silnice, která je naopak výhodná pro svozy a rozvozy zásilek v menších objemech mezi téměř jakýmkoliv místy, neboli pro realizaci takzvané poslední míle.

Historie tohoto druhu přepravy ale není tak krátká, jak by se mohlo na první pohled zdát. Prapůvod přepravy návěsů na železničních vozech můžeme hledat již v dávných dobách železniční historie v 19. a první polovině 20. století, kdy bývaly železnici převáženy na delší meziměstské vzdálenosti stěhovací – neboli špeditérské – vozy, po silnicích a městských ulicích po vlastní ose dopravované koňskou silou. Tyto přepravy fungovaly až do poválečných dob, kdy byly s rozvojem silniční dopravy vytlačeny nákladními automobily. Od těch dob zaznamenala silniční doprava v celé Evropě mohutný růst, který se za poslední čtvrtstoletí odehrál i v České republice. Tento růst a jeho dynamika znamenaly převzetí významné části výkonů vnit-



Přesně o měsíc později, 3. června 2003, projíždí vlak Ro-La Drážďany – Lovosice, v čele s lokomotivou 180.019 DB, stanicí Prostřední Žleb a blíží se k Děčínu

rostátní i mezinárodní železniční nákladní přepravy silniční dopravou. Důvodů tohoto růstu je u nás celá řada, ať už jde o zcela změněné nároky na spolehlivost a kvalitu přepravy, které v té době dominující železnice bohužel nespĺňovala, změna skladby přepravovaného zboží vlivem ústupu těžkého průmyslu a tím přeprav hromadných substrátů ve prospěch kusového zboží s vyšší přidanou hodnotou, prudká liberalizace dopravního trhu umožňující vznik stovek malých dopravních firem a tím vytvoření velmi ostrého konkurenčního prostředí s velmi silným tlakem na ceny, kde opět lépe obstála sil-

niční doprava. Důvodů pro to, proč dnes u nás silnice zajišťuje zhruba 80 % výkonů, ačkoli v roce 1990 to bylo jen 30 % a naopak železnice tehdy držela 70 % (dnes 20 %) by se jistě našlo ještě mnohem více, to však dnes již není příliš podstatné.

Důležitější je, že i silniční doprava naráží na své limity a je i v jejím zájmu hledat řešení, která jí různá omezení pomáhají překonat. Jednou z cest je spolupráce se železnici a spojení výše zmíněných výhod obou dopravních módů. Prvním z pokusů bylo po politicko-ekonomických změnách v roce 1989 převzetí západoevropského sy-

stému Ro-La (z německého originálu Rollende Landstrasse, tedy velmi volně přeloženo jako „pohyblivá hlavní silnice“), který je zejména v alpských zemích provozován již od konce šedesátých let. Principem tohoto systému je naložení celé silniční soupravy včetně tahače a řidiče na vlak a její převezení mezi dvěma terminály. Tento systém má své výhody mezi které patří zejména provozní jednoduchost, kdy je na začátku i konci železniční přepravy použit stejný tahač i řidič a odpadá tak jejich poměrně náročná koordinace a dále téměř žádné technické nároky a omezení přepravovaných silničních vozidel. Na druhé straně však stojí nevýhody, neboť vlaky Ro-La je přepravována mrtvá váha tahačů i osobního železničního vozu pro přepravu řidičů, a také složitá konstrukce speciálních nízkopodlažních vozů, umožňujících přepravu a zejména nájezd silničních souprav vlastní silou, a to po celé délce soupravy. Po různých zkušebních jízdách počátkem devadesátých let se na našem území objevily dvě pravidelné linky: nejprve to v roce 1993 byla linka Nemanice (České Budějovice) – Villach, následovaná o rok později linkou Lovosice – Drážďany; obě linky na našem území provozoval operátor Bohemiacombi. První uvedená linka byla provozována v rozsahu jedné dvojice

vlaků denně, pouze v období kolem poloviny devadesátých let to byly páry dva. Její provoz skončil v roce 1999, kdy pro ni ÖBB přestalo poskytovat železniční vozy. Druhá spojnice měla delší život, který utichl až v roce 2004 se vstupem České republiky do Evropské unie, kdy padly všechny administrativní bariéry pro české autodopravce, na jejichž alespoň částečné eliminaci byla postavena motivace k používání této intermodální spojnice. Ta tak často sloužila jako vstupní brána do Německa i pro přepravy, pro které jinak příliš logickou volbou nebyla, například i ze středních Čech do Bavorska a podobně. Rozsah provozu této linky byl řádově větší než u první uvedené, a dosahoval počtu okolo deseti dvojic vlaků denně. Podle dostupných údajů bylo na rakousko-jihočeské lince v letech 1993 – 1999 přepraveno v obou směrech celkem 36 791 silničních vozidel, a na severočesko-saské 831 789 silničních vozidel. Technická komplikovanost tohoto řešení a současně také potřeba zajistit jeho cenovou konkurenceschopnost k přímé silniční dopravě nevyhnutelně vedla k jeho vysoké ekonomické náročnosti, provozní nerentabilitě a tím nutnosti stálých dotací z veřejných zdrojů.

Text a foto: Martin Boháč

## Studentská exkurze na PJ Praha

V rámci náboru zaměstnanců zorganizovali zaměstnanci PJ Praha, konkrétně vedoucí skupiny řízení lokomotivních čet Bc. Bohuslav Dědeček a Aleš Pazdera exkurzi studentů Vyšší odborné školy a Střední průmyslové školy dopravní z Prahy 1 – Masné ulice.

V úterý 9. 5. 2017 jsme již před 8 hodinou studenty přivítali ve velké zasedací místnosti provozního pracoviště v Praze-Libni drobnými upomínkovými předměty, které se na všechny nedostaly, neboť avizovaný počet studentů byl výrazně vyšší. Dorazil celý druhý a třetí ročník oboru Provoz a ekonomika dopravy – Železniční doprava, v počtu 36 studentů, vedený učitelem odborných předmětů, Ing. Mgr. Petrem Fleischmanem.

Předměty, které v oboru Provoz a ekonomika dopravy – Železniční doprava vytvářejí profil absolventa, jsou zaměřeny na provozní, přepravní, technické i ekonomické aspekty železniční dopravy. Žáci získávají znalosti, které jim vytvářejí předpoklady k případnému dalšímu vzdělávání a vykonání potřebné zkoušky na širokou škálu pracovních pozic, např. průvodčí, výpravčí, dozorčí provozu, komerční pracovník osobní nebo nákladní přepravy, strojvedoucí, vozmistr, signalista, vlakový doprovod, osobní pokladník, informátor, systémový specialista a to zejména u společnosti ČD, ČD Cargo, SŽDC. Před studiem nebo v jeho průběhu se již žáci zapojují i do stipendijního programu ČeDés (organizovaný Českými drahami, a.s.), který jim nabízí výhody během studia a pracovní uplatnění po studiu.

I když v ČD Cargo zatím žádný obdobný stipendijní program nemáme, věřím, že obdobnými exkurzemi si

i naše společnost získá v řadách studentů své příznivce.

V úvodu exkurze studenti získali základní informace o společnosti ČD Cargo, o personální oblasti. Obrátili se na detailnější seznámení se společností mohou využít nejen webové stránky, ale i informace zveřejňované na oficiálních facebookových stránkách společnosti.

Byli informováni o spolupráci společnosti se středními i vysokými školami se zdůrazněním, že i bez stipendijního programu máme co mladým potenciálním zaměstnancům nabídnout.

Se zájmem přijali i informace o náboru provozních zaměstnanců – cílené prioritně na nábor do zaměstnání strojvedoucích v přípravě, kde byli seznámeni s prací strojvedoucího i jeho povinnostmi.

Po promítnutí prezentace celé řady lokomotiv a zajímavostí nejen ze staniště strojvedoucího, jsme se již předpisově oblečení v ochranných vestách přesunuli k první koleji, kde byla představena a předvedena v rámci praktické ukázky hnací vozidla (včetně stanoviště strojvedoucího) – elektrické lokomotivy řady 122 (Bobina, Dřevěnka), 163 (Péřín) a motorová lokomotiva řady 742 (Bangláda). Tato část exkurze byla velmi kladně přijata. Většina studentů byla na skutečném stanovišti strojvedoucího první a tak si tyto okamžiky, včetně odborného výkladu zkušených strojvedoucích v osobě Bc. Bohuslava Dědečka, Aleše Pazdery a Miroslava Dziana i náležitě uživali.

Další částí exkurze byla ukázka modernizovaného svážného pahrbku v Praze-Libni, který byl po více jak půlroční rekonstrukci SŽDC znovu převzat do provozu na jaře 2017. Zde byl stu-

dentům vysvětlen princip gravitačního posunu vozidel do určené skupiny kolejí, v závislosti na relačním směru daného vozu. Studenti dále mohli sledovat průjezd odvěšeného vozu přes tzv. kolejovou brzdu pod svážným pahrbkem.

Závěrem je třeba poděkovat zaměstnancům PJ Praha – jmenovitě Bc. Bohuslavu Dědečkovi a Alešovi Pazderovi, za skutečně příkladnou a perfektně připravenou a zajištěnou akci, paní Blance Součkové a Alexandře Šredlové za čas,



kteří studentům věnovaly při prezentování provozních činností seřadovacího nádraží a svážného pahrbku.

A v neposlední řadě děkuji i kolegovi Miroslavu Dzianovi, který informoval studenty o naší spolupráci se školami a jako strojvedoucí vypomohl kolegům i při prohlídkách přistavených lokomotiv.

Je třeba poděkovat i všem studentům druhého a třetího ročníku oboru Provoz a ekonomika dopravy – Železniční doprava z VOŠ a SPŠD z Masné ulice za jejich zájem a věřím, že čas, který na pracovišti naší společnosti v Libni strávili, nebyl až tak marný. Věřím, že jsme se s nimi neviděli naposledy.

Využila jsem příležitosti, kdy studenti byli zcela zaujati prohlídkami lokomo-

tiv a položila pár otázek i panu učiteli - Ing. Mgr. Petru Fleischmanovi.

► **Co se týká našich potřeb, tak obor Provoz a ekonomika je pro nás asi cílový. Jak je vlastně oblast železniční dopravy vyučována? A kolik máte v tomto oboru žáků?**

Tento obor je určen pro přípravu kvalifikovaných odborníků v oblasti dopravy, kteří budou schopni uplatnit své odborné vzdělání v různých oblastech výrobní i nevýrobní sféry a v živnostenském podnikání. Pro jednotlivá zaměření tohoto oboru je vytvořen společný základ. Tento základ tvoří vedle před-

právě ve čtvrtém ročníku na praktické vyučování železniční dopravy a přepravy.

► **Z některých studentů zájem, zvědavost a znalost železnice přímo číší. Jaký je pohled pedagoga na možnost uplatnění Vašich studentů v dnešní době v železniční dopravě?**

Studenti si ze školy odnášejí velmi dobrý základ všeobecných i odborných vědomostí a jsou připraveni je aplikovat ve všech pracovních pozicích u všech dopravců působících v České republice. Železniční doprava v posledních letech zažívá renezanci a studium tohoto oboru je dobrou volbou pro perspektivní uplatnění.

► **Při našem dnešním setkání jste mi prozradil, že jste u nás také pracoval.**

Jsem z nádražácké rodiny, otec je strojvedoucí, takže tím byla ovlivněna i moje volba zaměstnání. V roce 2002 jsem nastoupil k Českým drahám a od roku 2008 do konce roku 2011 jsem pracoval u ČD Cargo, konkrétně na provozní jednotce České Budějovice jako inženýr železniční dopravy.

► **Co Vás vedlo k učitelskému povolání?**

Vyzkoušel jsem si širokou škálu pracovních pozic na železnici a spojení dopravy a vzdělávání budoucích dopraváků mi přijde jako ideální kombinace pro seberealizaci.

► **A nechýbí Vám ono pomyslné „bouchání“ nárazníků?**

Pomyslné bouchání nárazníků jsem neopustil, jen ho upravil a doplnil o zvuk školního zvonku a bouchání lavic. Vyučuji odborné předměty železniční dopravy, které mě udržují stále v aktuálním dění na železnici za to patří velké díky bývalým kolegům jak z PJ České Budějovice tak i z PJ Praha. Bývalou „modrou nádražáckou uniformu“ v sobě nosím dál.

Děkuji Vám za rozhovor a za to, že své zkušenosti získané nejen u ČD Cargo předáváte dál svým studentům.

Text a foto: Věra Drncová

# Mimořádné události na železnici (11)

Provozování drážní dopravy přináší i mnohé stinné stránky, mezi které patří především mimořádné události.

Již jsme zmiňovali mnoho skupin, druhů a kategorií mimořádných událostí a dnes se krátce pozastavíme u těch snad nejsmutnějších, které jsou charakterizovány střetnutím drážních vozidel s osobou. Jedná se o případy, které jsou definovány jako kontakt osoby nacházející se v průjezdném průřezu s pohybujícím se drážním vozidlem. Ve všech případech má takový



kontakt za následek újmu na zdraví předmětné osoby a v mnoha případech se jedná o újmu s následkem smrti. V praxi se dělí tyto mimořádné události na dvě kategorie, které se rozlišují podle toho, zda ke kontaktu s osobou došlo na úrovňovém křížení dráhy s pozemní komunikací (kategorie B4) nebo mimo něj (kategorie B6).

Často můžete v médiích číst nebo slyšet, jak nepříznivý vývoj mají například

mimořádné události charakterizované jako „střetnutí na přejezdu“ se silničními vozidly. Občas se ve zprávách objeví krátký šot o tom, že vlak usmrtil osobu, ale tyto informace nemohou sloužit pro objektivní posouzení vývoje těchto mimořádných událostí. Denně nechybí v operativním přehledu provozovatele dráhy o mimořádnostech na železnici informace o střetnutí vlaku či posunového dílu s osobou. V převážné většině se tyto případy týkají vlaků osobní dopravy, ale i nákladní doprava eviduje nemalé množství.

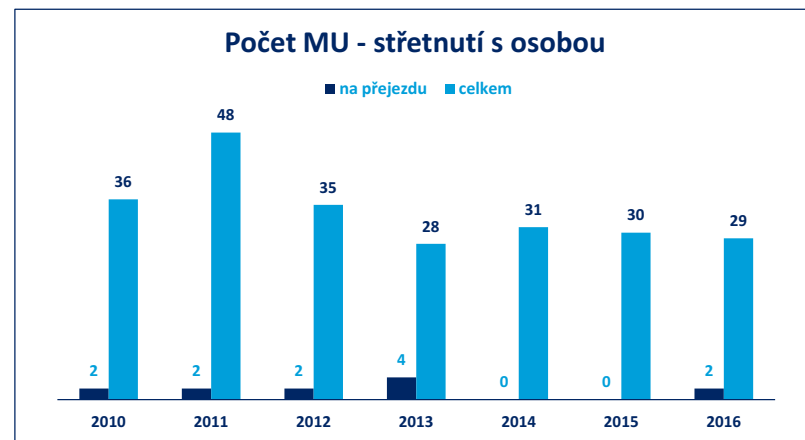
V grafu můžete vidět vývoj počtu mimořádných událostí, u kterých došlo při provozování drážní dopravy naší společnosti ke kontaktu pohyblivého drážního vozidla s osobou nacházející se v průjezdném průřezu. K celkovému počtu je pak pro ukázkou uveden i počet střetnutí s osobou na železničních přejezdech. Je patrné, že převážná většina případů je evidována mimo úrovňové křížení dráhy s pozemní ko-

munikací a po jistých výkyvech se celkový počet těchto mimořádných událostí v posledních letech pohybuje okolo 30 případů za kalendářní rok.

Pro doplnění informací potřebných pro celkový přehled problematiky je žádoucí si ukázat i následky těchto mimořádných událostí. Jak již lze tušit, tak následky kontaktu osoby s pohybujícím se drážním vozidlem jsou velmi vážné. V převážné většině dochází k těžké újmě na zdraví s následkem smrti, v těch lepších případech je pak následkem jen újma na zdraví. Porovnáni následků je patrné z příloženého grafu.

Jistě mnohé z vás napadne otázka, zda osoby v daných případech jednají v sebevražedném úmyslu, či zda se jedná o nešťastnou náhodu či nepozornost předmětných osob. Na to nelze přesně odpovědět, protože naše informace vycházejí většinou z podaných vysvětlení zúčastněných zaměstnanců a nelze vždy jednání osoby přesně posoudit. Přesnější evidenci bychom jistě našli u Policie České republiky, která vždy danou mimořádnou událost podrobně šetří.

Jedna skutečnost je však jasná. Všem zúčastněným zaměstnancům naší společnosti (převážně se jedná o strojvedoucí), kteří jsou účastníky zmiňovaných mimořádných událostí, přináší tyto situace nepříjemné zážitky a zkušenosti. Nejen, že následkem může být silné rozrušení, ale po vzniku je vždy potřeba, aby zaměstnanec podal vyšetřujícím orgánům potřebná vysvětlení o průběhu mimořádné události a situacím vedoucím k jejímu vzniku, což



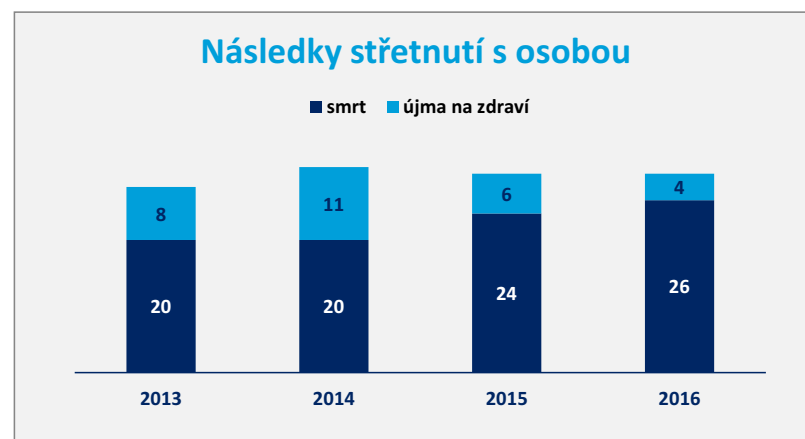
může někdy působit poněkud zdlouhavě. I když se to třeba u jasných případů, kdy se jednalo o sebevražedné jednání osoby, jeví poněkud zbytečně, je potřeba popsat podrobně průběh jízdy před vznikem, udělat přesný a podrobný rozbor záznamů registračních zařízení se zaměřením například na dávání návěstí „Pozor“ nebo použití rychločinného brzdění. Stručně řečeno se v rámci šetření musí uskutečnit

mnoho odborných kroků, než lze přistoupit k stanovení příčiny a odpovědnosti za vznik předmětné mimořádné události.

Na závěr lze vyslovit jen přání, aby těchto mimořádných událostí stále ubývalo a lidé pohybující se v okolí provozované dráhy dbali důsledně na svou vlastní bezpečnost.

Jan Hnilica

Foto: Archiv ČD Cargo



## Přepravy kontejnerů z řeckého přístavu Pireus do Pardubic a prázdných vozů zpět do Řecka

Již několik let probíhají importní přepravy kontejnerů čínského státního rejdáře Cosco (přesněji od února 2016 skupiny China Shipping Group) z řeckého přístavu Pireus do Pardubic.

Kontejnery – přesněji řečeno jejich obsah – jsou určeny pro příjemce PST CLC, a.s., respektive pro jeho zákazníky, mezi které patří tchajwanská

vány i transkontinentálními přepravami po souši z Číny přes Rusko a Polsko. Ty byly zahájeny dříve než přepravy námorní, jejich význam ale poklesl poté, co si Cosco pronajalo část přístavu v Pireu, a především poté, co v roce 2013 byla dokončena železniční trať spojující přístav se zbytkem řecké a evropské železniční sítě. Pak už byly zahájeny pravidelné přepravy loděmi

jinému státnímu dopravci – italské státní železniční skupině FS. Ta za řeckého dopravce zaplatila 45 milionů euro (zhruba 1,2 miliardy korun) a zároveň byla jediným vážným zájemcem o koupi, který řeckému státu předložil závaznou nabídku. Prodej železničního podniku je součástí privatizačního programu, jenž je jednou z klíčových podmínek záchranného programu pro silně zadlužené Řecko. Prodej se neobešel bez tradičního řeckého odporu odborů a zaměstnanců, kteří na protest téměř týden stávkovali. Není bez zajímavosti, že čínská skupina Cosco měla původně, zhruba do roku 2013, zájem i o akvizici TrainOSE. Tento zájem ale nakonec opadl, a to velmi pravděpodobně především kvůli vysoké ceně, kterou si řecká vláda za prodej představovala, a která původně dosahovala až 200 milionů euro.

V současné době dojíždí do Pardubic několik vlaků s kontejnery z Pirea týdně a význam těchto přeprav podtrhují i investice vkládané provozovatelem do pardubického terminálu. Ten by měl být v blízké budoucnosti rozšířen a modernizován tak, aby umožňoval bezproblémové odbavení i poměrně vysokého objemu zásilek. Kontejnery přijíždějí zpravidla na vozech, poskytnutých buď přímo řeckým TrainOSE nebo jeho jinými partnerskými operátory a železničními dopravci a vlaky tak bývají pestré směsí různých typů dvou

i vícenápravových plošinových a nízkostěnných vozů.

Navíc tok kontejnerů není symetrický, neboť jen menší část se jich po vykládce vrací do Pirea. Většina míří k nakládku do jiných částí České republiky i Evropy. Proto se velký počet řeckých a dalších zahraničních vozů po vykládce kontejnerů vrací na domovskou železnici „po prázdnou“, čímž

čínskými kontejnery. Část vozů bývá navíc odvěšována cestou. Děje se tak například v Bratislavě, kde jsou vozy i kontejnery směřovány k další nakládku, například v bratislavském dunajském přístavu.

Pro doplnění je ještě možno uvést, že objemy železničních přeprav mezi Českou republikou a Řeckem nejsou jinak příliš vysoké. V importním směru jsou



24. března letošního roku projížděl Brnem přímý vlak Pardubice hlavní nádraží – Pireus, který byl typickou ukázkou pestré vozidlové skladby těchto spojnic střední Evropy a přístavu Pireus.

firma Foxconn vyrábějící v Pardubicích a Kutné Hoře přenosné počítače značky Hewlett Packard. Tyto vlaky mají konečnou stanicí na zatím ještě provizorním terminálu v pardubické části Černá za Bory. Sem z Pirea jezdí už od roku 2014 a jsou stále doplňo-

z čínských přístavů – včetně Hong Kongu – do Pirea a dále do Evropy ucelenými vlaky.

V Řecku zajišťuje přepravy společnost TrainOSE. Tento někdejší řecký národní železniční dopravce byl v loňském roce privatizován, či přesněji řečeno prodán



svým způsobem ještě více vynikne jejich exotický původ, neboť s řeckými vozidly nemáme příliš často možnost se na našich kolejích setkat. Vozy se na jih Evropy vrací různě, vlakotvorbou nebo v ucelených vlacích, které zpravidla vezou i část prázdných kontejnerů vracejících se do Pirea po vykládce. Vznikají tak zajímavé ucelené vlaky, tvořené směsí řeckých vozů prázdných i vozů ložených prázdnými

přepravovány právě jen kontejnery z Pirea a tím pádem k nám řecký konvenční vůz může zavítat jen výjimečně. V exportu je skladba zboží trochu pestřejší. Jedná se především o papírové hygienické výrobky, stavebniny (dlaždice, cihly apod.), skleněné lahve a hutní výrobky, ovšem pouze v malých objemech a v řadě případů se jedná jen o spotové přepravy.

Text a foto: Martin Boháč

# Železnice v Evropě 5. díl (Švýcarsko)

První vnitrostátní trať na území Švýcarské konfederace byla zprovozněna v roce 1847. Jednalo se o 16 km dlouhý úsek spojující Curych s Badenem.

Vůbec první železniční trať však byla otevřena v roce 1844 ve formě propojení francouzského Štrasburku s pohraniční Basilejí. Začátky rozvoje švýcarské dráhy se nesly v duchu soukromých železnic. První železniční zákon z roku 1852 podporoval decentralizaci a nechal odpovědnost za výstavbu, provozování i cenotvorbu v rukách kantonů. Vznikly drážní společnosti vymezené především jejich geografickou působností – Švýcarská centrální dráha (SCB), Švýcarská severovýchodní dráha (NOB), Západní švýcarská společnost (OS), Švýcarská východo-západní dráha (OWB), Spojené švýcarské dráhy (VSB) atd. Prusko-francouzská válka (1870 – 1871) upozornila na problémy spojené s existencí privátních drah – nemožnost rychlého přesunu vojska vedla v roce 1872 k vydání druhého železničního zákona. Tento zákon přenesl kontrolu nad výstavbou, provozem, licencemi, účetnictvím a tarify z kantonů na federální vládu. Druhý drážní zákon také nařizoval výstavbu tratí s rozchodem kolejí 1 435 mm, výjimku tvořily pouze místní a horské dráhy. První alpské železniční propojení ve směru sever-jih bylo zprovozněno až v roce 1882 přes Gotthardský průsmyk.



Společnost SBB je největším švýcarským železničním nákladním dopravcem. Vysoký podíl má i kombinovaná doprava.

Bankrot několika železničních společností v sedmdesátých letech 19. století vedl spolu se stávkami a opozicí vůči zahraničnímu vlastnictví drah k podpoře myšlenky znárodnění těchto drah ve Švýcarsku. Nicméně referen-

dum konané v roce 1891 ještě znárodnění odmítlo. Rozhodující a svojí účastí nadprůměrné bylo referendum v roce 1898, kdy dvě třetiny voličů znárodnění podpořily. Mezi roky 1900 a 1909 nabyla Švýcarská konfederace 5 velkých železničních společností a vytvořila Švýcarské federální dráhy (SBB). Oficiální datum založení SBB je 1. ledna 1902. Sjednaná kupní cena, která přesáhla miliardu švýcarských franků, nezátížila přímo federální rozpočet, ale stala se dluhem SBB. Tento dluh bránil v rozvoji až do roku 1944, kdy došlo ke zproštění SBB. S elektrifikací se experimentálně započalo v roce 1888 a byla dokončena v roce 1960. Složitá finanční situace v průběhu první poloviny 20. století a masivní investice do silniční infrastruktury v poválečných letech vedly k výraznému snížení podílu železnice na dopravním trhu. K rozhodujícímu obratu došlo až v průběhu sedmdesátých let minulého století, kdy se Švýcarské federální dráhy rozhodly navýšit počty spojů a zavedly taktový jízdní řád, který vedl jen v letech 1971 – 1973 k 75% nárůstu počtu cestujících. V druhé polovině dvacátého století se připravila řada studií a plánů, nejznámější Rail 2000 byl schválen referendem v roce 1987 a vedl k masivním investicím do infrastruktury a vozového parku. V roce 2004 se zakončila první fáze projektu Rail 2000 – bylo realizováno okolo 130 projektů v přibližné hodnotě 5,9 miliardy švýcarských franků. V roce 1996 došlo ke schválení modernizace dvou hlavních alpských tahů včetně výstavby 34,6 km dlouhého Lötschberského úpatního tunelu (zprovozněn v roce 2007) a Gotthardského úpatního tunelu, který je po svém zprovoznění v loňském roce s 57 kilometry nejdelším na světě.

Švýcarsko má velmi vysokou hustotu železniční sítě – zatímco evropský průměr je 46 km kolejí na každých 1 000 km<sup>2</sup>, v této alpské zemi je průměr 122. V provozu je přibližně 3 800 km tratí standardního rozchodu, které jsou z velké části provozovány třemi společnostmi (SBB – 81 %, BLS – 11 %, SOB – 3 %). Vedle toho je provozována celá řada různých druhů úzkorozchodných tratí (zejména 1 000 mm) v přibližném rozsahu 1 760 km. Velký počet úzkorozchodných tratí vyplývá z extrémního horského terénu, kdy vý-

stavba těchto tratí nachází své ekonomické opodstatnění. Železniční síť je z 99 % elektrifikována s převažující napájecí soustavou 15 kV, 16 2/3 Hz. Z celkového počtu 1 838 stanic je nejvýše položenou Jungfrau, která leží ve výšce 3 454 metrů nad mořem a patří tak zároveň k nejvyšším železničním nádražím v Evropě. Stanice Jungfrau je nicméně ukryta ve skále, nejvyšší evropskou, pod širým nebem se nacházející stanice je Gornergrat (3 090 m n. m.), kam také vede první elektrická ozubnicová železnice ve Švýcarsku. Počet tunelů na švýcarské železniční infrastruktuře je 612 a dosahují délky 440 km.

Modální podíl železnice, z pohledu celkových přepravených tunokilometrů se ve Švýcarsku pohybuje okolo 37,5 %. Ročně je po železnici přepraveno přibližně 20,5 miliard osobokilometrů, v nákladní dopravě pak 11 miliard tunokilometrů. Švýcarský

vizí: osobní dopravu, nákladní dopravu (vyčleněnou do dceřiné společnosti SBB Cargo), infrastrukturu, správu nemovitostí, služby (finance, personální). SBB jako celek zaměstnává 33 000 zaměstnanců, z nichž 16,9 % jsou ženy.

Společnost SBB Cargo zaměstnává 3 111 zaměstnanců, vlastní 455 lokomotiv a 6 458 nákladních vozů, sídlo je v Oltenu. V roce 2010 byly vyčleněny mezinárodní aktivity spojené s kombinovanou dopravou a přepravou ucelených vlaků v severojižním směru mezi německými a italskými přístavy do společnosti SBB Cargo International (vlastnictví: 75 % SBB Cargo, 25 % Hupac). SBB Cargo International sídlí též v Oltenu, zaměstnává 675 zaměstnanců a má dvě dceřiné společnosti – SBB Cargo Germany a SBB Cargo Italy. Za rok 2015 přepravilo SBB 51,1 milionů tun zboží (SBB Cargo 6,3 miliardy tunokilometrů, SBB Cargo International 9,9 miliardy tunokilometrů. Podíl jednotlivých vozových zási-  
lek na celkových realizovaných výkonech je 17 %, segment intermodál pak představuje celých 55 %.

Švýcarský trh železniční nákladní dopravy je otevřen konkurenci od roku 1999. Podíl SBB Cargo je okolo 60 %. Na švýcarském železničním nákladním trhu v současnosti aktivně působí okolo 10 dopravců. Mezi hlavní vedle již zmíněných společností SBB Cargo a SBB Cargo International patří Die Transalpin Eisenbahn (TAE), která je dceřinou firmou skupiny Captrain, dále TX Logistik, railCare, Crossrail a dceřiné společnosti dopravců sousedících se Švýcarskem DB Schenker Rail Schweiz a nově má od letošního února ve Švýcarském dopravci BLS Cargo 45 % podíl SNCF Logistics. Vedle těchto společností, které působí na celostátní infrastruktuře SBB, existuje řada malých regionálních dopravců, kteří provozují nákladní dopravu na vlastních tratích.

Švýcarsko je známo svojí podporou veřejné a zejména ekologicky šetrné



Železnice je ve Švýcarsku úspěšně zapojena i do přepravy odpadů – Basilej.

## Poděkování za odvedenou práci

2. května 2017 se vedení společnosti ČD Cargo, v čele s předsedou představenstva panem Ivanem Bednářikem, rozloučilo s členem prezidia Federace strojířů, panem Janem Zahulou, který odchází do starobního důchodu. Ivan Bednářik při této příležitosti vyzdvihl dlouholeté zkušenosti pana Zahuly a symbolickými dárky poděkoval nejen za

odvedenou práci, ale i jeho konstruktivní přístup jako odboráře. „Díky takto obětavým lidem můžeme dnes s hrдостí slavít desáté výročí existence naší společnosti,“ řekl Ivan Bednářik a popřál panu Zahulovi zejména hodně zdraví na zaslouženém odpočinku.

Text: Michal Roh  
Foto: Michala Bílková



Na úzkorozchodné Rhétské dráze je běžně možné se setkat s nákladními vozy přiváženými k pravidelným osobním vlakům.

občan procestuje ročně vlakem v průměru 2400 km, což je jedna z nejvyšších četností na světě.

Plná zkratka Švýcarských federálních drah je SBB CFF FFS, jde o vyjádření stejného názvu jen v různých jazycích (němčině, francouzštině a italštině) a na úplném vyjmenování není trváno. Od 1. ledna 1999 jsou SBB přeměněny zvláštním zákonem na akciovou společnost, která je plně ve vlastnictví švýcarské konfederace. Dle švýcarského práva je však společnost SBB ve většině oblastí považována za soukromou společnost. Sídlo SBB je v hlavním městě Bernu. SBB se člení na 5 hlavních di-

železniční dopravě, dokládají to i výsledky častých referend. Avšak i do těchto záležitostí vstupuje interakce se sousedními státy a Evropskou unií. Například v květnu 2000 schválilo 67 procent švýcarských voličů dvoustrannou dohodu vyjednanou s Evropskou unií, jejímž výsledkem bylo, že Švýcarsko upustí od limitu 28 tun pro kamiony (nově 40 tun) a na oplátku Evropská unie přijme poplatek pro těžká nákladní vozidla, který je určen na podporu přesunu dopravy ze silnice na železnici.

Text: Michal Vítěz  
Foto: Michal Roh ml.

# Úžasná Indie

Pokračování z minulého čísla

Jízda vlakem nám bohužel nebyla souzena, měli jsme sice v plánu dva noční přejezdy, pokaždé ho však vyšší moc překazila. Poprvé došlo k poruše na trati (vlak s opraváři byl vypraven během hodiny, déle jsme již ale nečekali) a podruhé jsme museli opustit již námi obsazený lehátkový vůz z důvodu neplatnosti jízdenky (díky nedorozumění byly jízdenky stornovány a prodány někomu jinému). Nutno poznamenat, že i tak na nás indická nádraží a vlaky zapůsobily. Na relativně čistých nástupištích posedávají a polehávají davy klidných cestujících, chůze přes koleje je naprosto běžná, tak jako vykonání tělesné potřeby v kolejisti. Pohyb psů, krav i koz nechává všechny netečnými. Lehátkové vozy, kterými jsme měli jet, jsou uvnitř otevřené, vybavené výkonnými větráky a lehátka jsou potažená koženou. Jako ná-

další památníky tzv. „Vivekananda Rock Memorial“ (věnovaný indickému filozofovi, zpěvákovi a básníkovi) a 29 metrů vysoká socha symbolizující bohatství a potěšení „Thiruvalluvar“. Památník Vivekanandy je turisticky velmi oblíbený a snadno dostupný trajektem. Nejjižnější nádraží Indie je důstojná a upravená stavba, k elektrifikaci (25kV) tratě napojující ho do hlavní sítě došlo až v roce 2011. K elektrifikaci celého úseku z Kašmíru na severu do nejjižnějšího bodu Indie došlo oficiálně až 23. května 2012. Z Kanyakumari vedou Indické železnice dva vlaky s nejdělsí trasou v zemi, „Dibrugarh-Kanyakumari Vivek Express“ (4 283 km, 80 hodin) a „Himsagar Express“ (3 789 km, 72 hodin).

Návrat do Kéraly, nedaleko hlavního města na pobřeží ležícího městečka Poovar, byl pro nás vítaným momentem – čekal nás týdenní pobyt v ájur-



Mytí slonů v rehabilitačním centru Kottur

hradní dopravní řešení jsme zvolili minibusy s ochotnými a neúnavnými řidiči.

Kanyakumari je malé město, kde se spolu střetává Indický oceán, Arabské moře a Bengálský záliv. Asi nehlavnější zajímavostí je, že se jedná o nejjižnější město Indie, v případě železnice pak nejjižnější indické nádraží. Na pevnině se nachází památník „otce národa“, představitele aktivního, ale nenásilného odporu proti britským kolonizátorům, Mahátma Gándího. Na nedalekých dvou ostrůvcích jsou pak

védském lázeňském centru. Ájurvéda a jóga se zrodily v Indii asi před 5 000 lety, dnes jsou velkým lákadlem zejména pro lidi unavené západním stylem života. V Kérole je mnoho center, která vycházejí této poptávce vstříc. Ájurvéda je považována za nejstarší léčebný systém na světě – klade velký důraz na prevenci a neustálou podporu zdraví za pomoci vyvážené stravy, pozitivního myšlení a životního stylu. Pobyt v centru zahrnuje vyšetření ájurvédským lékařem, určení základního typu konstituce (jsou rozeznávány



Nejjižnější body Indie – Vivekananda Rock Memorial a socha Thiruvalluvar

tří tzv. „dóši“), stanovení diagnózy a léčbu. Samotný pobyt se skládá z celotělových olejových masáží, speciální stravy a nápojů, odpočinku, meditací, koupání v bazénu i moři, cvičení, procházek nebo jen prostého pozorování východu či západu slunce apod. Velmi zajímavá byla zkušenost s masáží SHIRODHARA – vysoce účinnou léčebně-relaxační technikou považovanou za jednu z omlazovacích a pročišťovacích terapií. Jde o masáž „třetího oka“, kdy z nádobky umístěné nad hlavou vytéká tenký pramínek teplého oleje doprostřed čelní oblasti. Velmi jemná masáž má v sobě ukrytou ohromnou sílu a hloubku, zážitek nelze popsat, doporučuji zažít. Nezapomenutelným zážitkem je též třídní očistování za pomoci Ghí (přečištěné máslo), které má celou řadu prokázaných léčebných účinků.

Zbylý čas jsme v Indii využili k výletům např. do pralesa k vodopádům „Meenmutty“ – pro Středoevropana je flora i fauna pralesa velmi neobvyklá a zajímavá. Pořídali jsme se do pohoří Západního Ghátu, které se táhne v délce 1 500 km podél téměř celého západního pobřeží Indie. Na úbočí vyhlídkového vrchu Ponmudi (1 100 km) jsou čajovníkové plantáže, s přibývajícím metry je pak znát změna klimatu – krajina se proměňuje a začíná připomínat vršky slovenských hor např. Malé Fatry. Když se nám na vrchu zjevil památník se sochami připomínajícími kamzíky, měli jsme alespoň na chvíli pocit, že jsme „doma“. Je nutné zdůraznit, že v těchto lokalitách je znát velká úcta k přírodě – dokládá to i pořádek a chování samotných Kéralanů.

K zajímavostem též patřila návštěva známé pláže Kovalam (pro nás tam však bylo příliš mnoho lidí), kam jsme se z Poovaru bez problému přesunuli motorizovanou tříkolou zvanou „Tuktuk“. Velmi rozšířená a relativně levná taxi je v přední části motocykl s jedním kolem a místem pro řidiče, za nímž se

nachází zastřešený vozík na dvou kolech, obvykle pro 2 – 3 cestující.

Veselým a hřejivým zážitkem byla návštěva sloního rehabilitačního centra v Kottur – ve zcela přirozeném prostředí jsme měli možnost pomoci s mytím slonů, po němž následovalo jejich krmení. Tito největší suchozemští savci jsou velmi společenská, mají slabý zrak, ale vynikající čich a sluch. Svoji velikostí budí respekt, při bližším pozorování jsou však velmi citliví,

etnik, náboženských i sociálních skupin a přitom všem neztratit úsměv na rtech a užívat si přítomný okamžik. Po celý pobyt jsme se cítili bezpečně, nikomu se nic nestalo ani neztratilo. Je pravdou, že jsme na mnoha místech působili exotickým dojmem. Zejména ženy v naší skupině svojí barvou pleti, vlasů či oblečením poutaly pozornost (mužů i žen) a při cestách do těchto zemí je určitě vhodnější se přizpůsobit a více zahalovat. Zamilovali jsme si in-



Na nejjižnějším nádraží Indie Kanyakumari

jemní a hraví – dvě tříměsíční slůňata toho byla důkazem.

Samostatnou kapitolou by bylo nakupování, kde ještě na mnoha místech je samozřejmostí smlouvání a dojednávání ceny s možností dosáhnout nečekaných výsledků.

Indie mě zasáhla koncentrací těžko sdělitelných vjemů – odlišností zvuků, vůní, chutí, provedením i barvou oblečení, koncentrací lidí, dopravním ruchem, vnímáním materiálu a duchovna. Schopností soužití různých

dickou řeč těla – při stavu souhlasu až blaženosti kývou hlavou zleva doprava, díky uvolněným krkům jim hlava hladce klouže, jako by byla na nějaké rampě. Zpočátku jsme byli tímto kývacím výrazem, částečně podobným našemu ne, značně zmatení, ale později jsme ho převzali i my. Na závěr snad jedno upozornění, před vstupem do obchodu, zejména v menších městečkách či vesnicích si nezapomeňte sundat boty!

Text a foto: Michal Vítěz

## Na světě nejsme sami

V neděli 23. dubna 2017 se v areálu Břevnovského kláštera uskutečnil již 11. ročník dobročinné akce s názvem „Na světě nejsme sami“. Hlavními organizátory byly tradičně dva břevnovské oddíly – chlapecký skautský oddíl Jeleni a dívčí turistický oddíl Arachné. Smyslem akce je, jak název napovídá, podpořit určitý charitativní projekt, který směřuje do některé rozvojové

země, dozvědět se něco zajímavého a konkrétním způsobem pomoci. Letos organizátoři vybrali projekt spolku Přátelé New Renato na dostavbu střední školy v Zambii.

Vedoucí a členové oddílů spolu s rodiči, kamarády a příznivci zajišťovali celodenní program pro malé i velké, občerstvení, soutěže, hry, výtvarné dílny, divadelní představení, koncerty, rukodělný jarmark a tombolu. Veškerý výtěžek z dobrovolného vstupného, prodeje občerstvení a výrobků, tomboly a dalších aktivit je každoročně věnován na zmíněný projekt. Díky štědrosti sponzorů a příznivců, jakož i všech, kteří se benefiční akce



zúčastnili, se letos podařilo vybrat krásných 87 201 korun. Děkujeme i společnosti ČD Cargo a Klubu železničních cestovatelů za volné vstupenky a jízdenky věnované do tomboly, která je zlatým hřebem každého ročníku a byla zaslouženou odměnou všem, kdo navzdory aprílovému počasí přišli a podpořili dobrou věc.

Lucie Jurigová  
Foto: Archiv autorky



## Foto měsíce



Budoucnost železniční nákladní dopravy v Čechách? Doufáme, že ne. Snímkem Radka Nikla si jen připomínáme současnost nákladového nádraží v Praze na Žižkově. Jeho areál přestal na konci roku 2015 sloužit svému původnímu účelu, kterým byla vykládka, nakládka a skladování zboží a nyní je kolejisté postupně rozebíráno, část objektů bourána a pravděpodobně brzy zde vyrostou nové byty, obchody nebo kanceláře.