

Cargovák



Úvodní sloupek

Cargovák má zpoždění ☹

J Je to asi poprvé, co se čtenářům dostává Cargovák do ruky takhle pozdě. Důvod je však celkem pragmatický, čekali jsme na zveřejnění výsledků ČD Cargo za rok 2024, které se, s ohledem na pravidla kapitálového trhu, odehrálo až ve středu 30. dubna 2025. Současná doba je opravdu turbulentní a železniční nákladní dopravci po celé Evropě neprožívají lehké období. Článek popisující situaci v evropských zemích v březnovém Cargováku je toho jasným důkazem. Mezitím do insolvenčního řízení vstoupil rumunský státní nákladní dopravce CFR Marfă. Společnost je značně zadlužená a její osud je téměř jistý: likvidace. Společnost dluží státu stovky milionů eur poté, co Evropská komise prohlásila její státní podporu za nezákonnou. Pokles přeprav pokračuje i ve Švýcarsku, kde v prvním čtvrtletí roku 2025 dosáhla železniční nákladní do-

prava výkonu 2,86 miliardy tunokilometrů, což je o 1,9 procenta méně než ve stejném období roku 2024. O tom, že se jedná o celospolečenský problém, svědčí i fakt, že se o situaci železničních nákladních dopravců začala zajímat i média – novináři i televizní reportéři. Ve všech reportážích pak shodně zaznívá, že objemy zboží přepravované po železnici jdou dolů, s výjimkou kombinované dopravy, jejíž nárůst může potvrdit i ČD Cargo. Problém ČD Cargo je však nutné komunikovat nejen se stakeholdery, ale rovněž se zaměstnanci. Vedení společnosti intenzivně komunikuje se zástupci odborových centrál a o probíhající restrukturalizaci společnosti budeme průběžně informovat i všechny čtenáře Cargováku.

MICHAL ROH

Obsah

Přeprava jednotlivých vozových zásilek

02 Profitabilita segmentu jednotlivých vozových zásilek stále klesá a ČD Cargo bylo nuceno přistoupit k razantní úpravě nabídky na jejich přepravu. S těmi nejzásadnějšími změnami vás seznámíme uvnitř článku.



Odklony po „Žatecké“

03 Až do konce června je vyloučena traťová kolej mezi stanicemi Planá u Mariánských Lázní a Mariánské Lázně. Na trati z Plzně do Žatce se tak po delší době opět objevily odklonové nákladní vlaky nejen s jednotlivými vozovými zásilkami, ale i s uhlím.



I přes celoevropsky nepříznivou situaci na trhu železniční nákladní dopravy se našim dceřiným společnostem a pobočkám daří. V loňském roce bylo vlaky ČD Cargo v zahraničí převezeno téměř 14 mil. tun zboží, o téměř 1,5 mil. tun více, než v roce 2023. Nezanedbatelný podíl na tom mají výkony dceřiné společnosti CD Cargo Poland, která se zabývá nejen přepravou pevných paliv, ale i celé řady dalších komodit včetně pohonných hmot. 9. dubna 2025 byl u stanice Kuźnia Raciborska vyfotografován se soupravou cisteren retro „peršing“ 163.035. FOTO: DANIEL KUCZOB

Novinky v přepravě jednotlivých vozových zásilek

Vzhledem k dlouhodobě klesající poptávce po přepravách formou jednotlivých vozových zásilek přistoupila společnost ČD Cargo k úpravě celoplošně poskytovaných přepravních služeb tak, že rozdělila obsluhovanou síť na „základní“ a „doplňkovou“. Na základní síti zajišťujeme pravidelnou obsluhu bez omezení. Na doplňkové síti nejsou k dispozici stabilní kapacity pro 100% obsluhu této sítě, a to vzhledem k nízké četnosti přeprav.

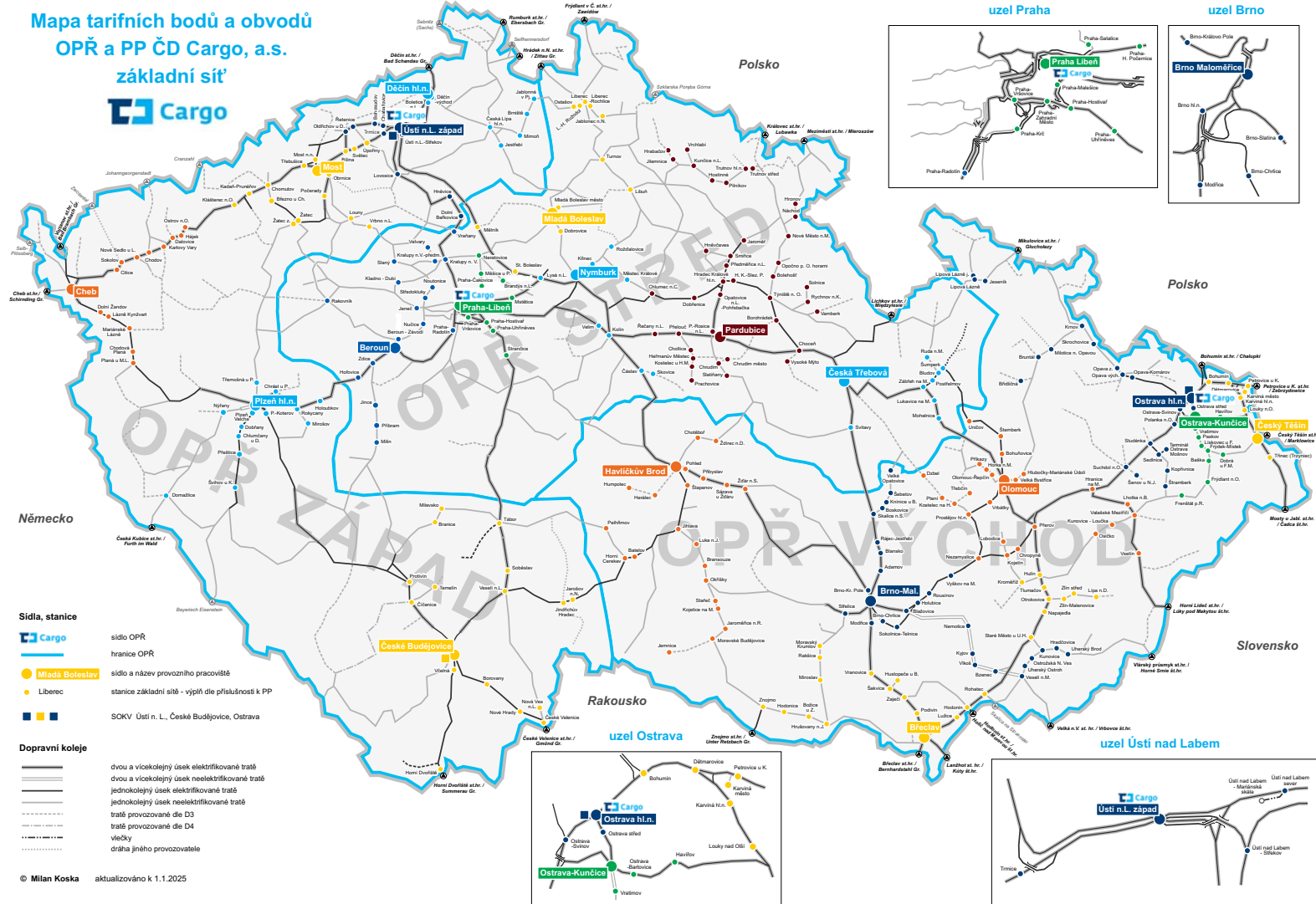
Zákazník proto vždy spolupracuje s vozovým disponentem ve stanici, kam si podává přihlášku nakládky a objednávku obsluhy manipulačního místa (objednávka). Objednávka musí být zadána vždy nejméně 7 kalendářních dní předem. Vozový disponent na základě dohody s koordinátorem daného provozního pracoviště (PP) potvrdí nakládku, případně upraví termín nakládky. Bez zpětného potvrzení objednávky ze strany ČD Cargo nelze zásilku považovat za podanou.

Je-li přihláška nakládky ve stanici v základní síti, ale stanice určení je v doplňkové síti, je nutné, aby koordinátoři daných PP našli termín, kdy bude možné vůz k vykládce přistavit a tento termín sdělí disponentovi stanice nakládky. Zákazník je vždy v kontaktu pouze s vozovým disponentem stanice nakládky.

V případě, že je obtížné dojít ke shodě, případně má zákazník stížnost, může se spojit buď se svým obchodním manažerem nebo s paní **Zuzanou Skopalovou** (zuzana.skopalova@cdcargo.cz; tel.: +420 607 039 910).

Podmínkou úspěšné spolupráce je nutná součinnost obou zúčastněných stran – čím dříve dopředu jsou známy termíny nakládky ve stanicích doplňkové sítě, tím lepší výchozí situace pro plánování a koordinaci nastává.

ZUZANA SKOPALOVÁ



Mapa tarifních bodů základní sítě pro přepravu jednotlivých vozových zásilek

MAPA: MILAN KOSKA

Přeprava jednotlivých vozových zásilek je nákladově velice náročná.

 FOTO: JAKUB HASÁK

ČD Cargo v roce 2024

Rok 2024 byl pro celý evropský trh železniční nákladní dopravy mimořádně náročný. Pokračoval prudký pád přepravních objemů tradičních komodit přepravovaných po železnici a mnoho velkých dopravců napříč EU hlásí masivní ztráty, propouštění a problémy s likviditou.

I přes další růst přepravních výkonů poboček a dceřiných společností ČD Cargo v zahraničí se celkový objem přeprav v roce 2024 snížil na 56,7 mil. tun. „**Ke snížení objemů došlo především na tuzemském dopravním trhu, a to zejména v důsledku postupného útlumu přeprav hnědého uhlí do elektráren a tepláren. V oblasti hutního průmyslu pak bylo zásadní omezení produkce Liberty Ostrava a menší poptávka byla i po přepravách dřeva na železnici,**“ komentuje situaci Tomáš Tóth, předseda představenstva ČD Cargo, a.s.

ČD Cargo na pokles výkonů reagovalo průběžně a včas zahájilo svoji transformaci s cílem přizpůsobit firmu nové realitě a připravit se na budoucnost. „**Změna struktury**

**přepравovaných komodit a celkový pokles vý-
konů na trhu železniční nákladní dopravy
v České republice nás vede k nezbytné redukci
kapacit, pro které nemáme využití. Systema-
ticky snižujeme počty nákladních vozů, loko-
motiv a také zaměstnanců. Zásadní změnou
prochází i produkt jednotlivých vozových zá-
silek, který je ve stávající podobě nadále eko-
nomicky neudržitelny,"** dodává Tomáš Tóth.
Samotný segment nákladní dopravy za-
znamenal ztrátu 945 milionů korun. „Hos-
podářský výsledek negativně ovlivnily přede-
vším transakce vztahující se k pokračujícimu
procesu zeštíhlení firmy – rezervy na od-
stupné zaměstnancům a jednorázové přece-
nění hodnoty majetku, tj. nadbytečných ko-
lejových vozidel,“ vysvětluje Tomáš Tóth.
V úhrnu tyto účetní transakce převýšily
částku jedné miliardy korun. V případě pře-
cenění hodnoty majetku se nejedná o sku-
tečný výdaj peněžních prostředků, ale o ne-
zbytnou a odpovědnou účetní úpravu,
 která podporuje transparentní hospo-
daření a dlouhodobou udržitelnost spo-
lečnosti.

MICHAL ROH



Personální změny ve společnosti

Usnesením č. 11205/2025 ze dne 1. dubna 2025 jediný akcionář České dráhy, a.s., při výkonu působnosti valné hromady společnosti ČD Cargo, a.s., s okamžitou platností odvolal k 1. dubnu 2025 z funkce člena představenstva pana **Zbyszka Wacławika** a s účinností od 1. dubna 2025 zvolil do funkce člena představenstva **Ing. Roberta Heděnce**.

Mimořádné představenstvo dne 2. dubna 2025 schválilo

- ke dni 2. dubna 2025 odvolat **Bc. Janu Holanovou** z pracovní pozice obchodní ředitelky generálního ředitelství ČD Cargo, a.s.,
- pověřením pana **Jiřího Jakoubka** k výkonu funkce obchodního ředitele formou interim manažera, to vše prostřednictvím Smlouvy o poskytování služeb ze dne 26. března 2025 uzavřené mezi ČD Cargo, a.s., a PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o., a to ode dne 3. dubna 2025 do doby jmenování nového obchodního ředitele jakožto zaměstnance ČD Cargo, a.s.

Představenstvo dne 8. dubna 2025 schválilo

- ke dni 11. dubna 2025 odvolat **Bc. Věru Riederovou** z pracovní pozice ředitelky odboru hospodaření s kolejovými vozidly (O9) generálního ředitelství ČD Cargo, a.s., pověřilo
- od 12. dubna 2025 **Ing. Davida Jelínka** řízením odboru hospodaření s kolejovými vozidly (O9), a to do doby účinnosti organizační změny.

Odklony na „Žatecké“



V období od 3. března 2025 do 30. června 2025 probíhá dlouhodobá a nepřetržitá výluka traťové koleje Chodová Planá – Mariánské Lázně. Vzhledem k tomu, že jde o relativně důležitou spojnicí pro vnitrostátní nákladní vlaky na lince Plzeň – Cheb – Most a pro mezinárodní vlaky Plzeň – Cheb – Schirnding, bylo potřeba zajistit vhodnou odklonovou vozbu.

Jako tradičně nejkratší a relativně nejrychlejší odklonová trasa pro vlaky ČD Cargo se nabídla trasa po tzv. Žatecké, což je slangový výraz pro neelektrizovanou dráhu spojující západ a sever Čech, resp. Plzeň s Chomutovem. Jen pro představu, délka odklonové trasy mezi Plzní a Chomutovem činí 132 km, délka běžné trasy Plzeň – Cheb – Chomutov je 216 km. Nutno však dodat, že přes Cheb je dráha elektrifikována, což výrazně snižuje vozební náklady, nehledě na možnost manipulace se zásilkami v Chebu nebo Novém Sedle u Lokte. Dráha přes Cheb až na několik málo výjimek není trakčně náročná, snad vyjma úseků Dalovice – Hájek a z opačné strany Vojkovice nad Ohří – Hájek, kde se jezdí dnes již zpravidla s dvojicí hnacích vozidel řady 363.5. Časy postrkové služby v těchto úsecích jsou až na pár výjimek minulostí. Na opačnou stranu od Chebu do Plzně jsou vedeny dvojicemi hnacích vozidel přede-

vším uhelné relace z Nového Sedla do Plzně a Českých Budějovic.

Odklonovou trasu mezi Plzní a Chomutovem lze pojíždět výhradně vozidly motorové trakce, byť krátký úsek dráhy mezi Žatcem západ a Březnem u Chomutova je pod stejnosměrnou napájecí soustavou. Elektrifikace tohoto úseku je důležitá pro vozbu uhelných vlaků z Března u Chomutova přes Žatec do Obrnic a dále ve směru Ústí nad Labem. Samotná „Žatecká“ skýtá i z pohledu běžného cestujícího velmi zajímavý pohled na krajinu. Mezi Plzní a Kaznějovem vede mezi rybníky a hustými borovicovými lesy. Naopak v úseku z Kaznějova až Mladotice se dráha ponoří do údolí říčky Střely, prosmekne se oblouky kolem obce Odlezy a stejnojmenného jezera, kde na samém začátku historie dráhy, tedy ještě dřív, než na trať vyjel první vlak, byla vybudována první přeložka do geologicky stabilnější stopy. U městečka Žihle dráha vystoupá do 448 metrů nad mořem, což je nejvyšší bod tratě. Dále směrem na sever se změní charakter krajiny, kdy borovicové lesy vystřídají rozlehlá pole s červenou mazlavou hlínou a čím blíže k Žatci, tím více se vlaky propletají mezi chmelnicemi. Táhlé oblouky, střídání stoupání a klesání přivedou dráhu do královského města Žatec, odkud následuje poslední úsek do Chomutova, který je poznamenán těžbou uhlí a přeložkami. Nyní se vraťme k provozu odklonů a stručnému popisu vozby.



Dvojče 750.235 + 750.287 s prázdnou soupravou nástaveb InnoFreight z plzeňské teplárny bylo při své cestě na sever zachyceno při průjezdu železniční stanicí Mladotice.



Jízda vlaku NEx 60123 s jednotlivými vozovými zásilkami zdokumentovaná v úseku Potvorov – Mladotice, v údolí nedaleko jezera Odlezy, o kterém je zmínka v textu.

V denní době jsou z Plzně naplánovány dva vlaky. Prvním je vyrovnávka soupravy od uhlí, ať už ze samotné Plzně nebo Českých Budějovic s cílovými železničními stanicemi Bílina nebo Nové Sedlo u Lokte. Druhá souprava je odklon Nex 60124 jedoucí v trase Plzeň – Most nově nádraží, v úseku z Chomutova do Mostu s hnacím vozidlem závislé trakce. V odpoledních hodinách následuje návrat, kdy jako první jede „uhlí“ a za ním zhruba za dvě hodiny „nexas“ 60123. V nočních hodinách jede pouze odklon vyrovnávky a další ložené uhelné relace. V reálu však noční směna jezdí pouze minimálně a denní uhlí jezdilo v březnu zhruba na 50–70 %. V dalších obdobích nastal pokles vozby uhelných relací. Personální obsazení vlaků je z pracoviště ČD Cargo v Plzni, postrky uhelným vlakům dělají strojvedoucí z Chomutova (Mostu), případně z Chebu. Proti předchozím letům je zajímavé nasazení lokomotiv.

V Plzni je zápůjčka „brejlovců“ z Hradce Králové, konkrétně jde o stroje 750.235 + 750.287, jež operativně doplňuje dvojče 742 nebo 742.71. Z opačné strany je na postrkovou službu nasazen ústecké dvojče „brejlovců“ 750.061 + 750.213, které doplňují zapůjčené stroje 742.216 + 742.437, případně dvojice 742.71. Je nutno dodat, že po prvním měsíci provozu si především dvojice 750.235 + 287 pod takto tvorkou LČ Plzeň vedla víc než výborně a vyjma potřeby provozního ošetření a několika drobných závad, „brejlovci“ odvezli těžké soupravy o hmotnosti až 2 500 tun naprosto bez problému a co do rychlosti a spolehlivosti hravě „konkurují“ moderní řadě 742.71. Jedou-li oba odklonové vlaky v denní a noční době, pak jejich denní běh (za 24 hodin) činí účtyhodných 524 km.

TEXT A FOTO: NT



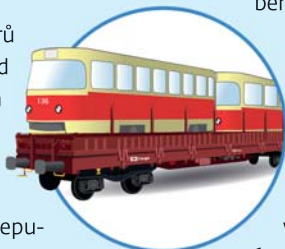
Plzeňská dvojice 742.441 + 742.397 vyfotografovaná s NEx 60124 v obloucích u Kry.

Zajímavosti z provozu

Další vojenské přepravy

Vojenský újezd Hradiště je jedním z pěti vojenských újezdů v České republice. Nachází se v Karlovarském kraji, přibližně mezi městy Karlovy Vary, Kadaň a Podbořany.

S rozlohou přibližně 33 000 hektarů se jedná o největší vojenský újezd v České republice. Byl založen v roce 1953 především pro potřeby výcviku Československé lidové armády. V současné době slouží k výcviku Armády České republiky, zahraničních armád NATO a také integrovaného záchranného systému. Nachází se v kopcovité krajině Doupovských hor, která poskytuje ideální podmínky pro vojenský výcvik.



Na území újezdu se dříve nacházely desítky vesnic, avšak po jeho vzniku byly vysídleny. Dnes zde již žádné trvalé osídlení neexistuje. V březnu 2025 se zde konal jeden z vojenských výcviků, během něhož do újezdu dorazilo několik desítek kusů vojenské techniky z České republiky a Nizozemska. K jejich přepravě byla standardně využita železnice, což dokládá i snímek z 28. března 2025. Na něm je zachycena lokomotiva 750.061 v čele vlaku Pn 53904 [Hlubočky-Mariánské Údolí – Podbořany], vyfotografovaná mezi stanicemi Kaštice a Podbořany.

TEXT A FOTO: MARTIN ŠARMAN



Selhání bezpečnosti řeckých železnic při nehodě v údolí Tempi

Řecká inspekce pro vyšetřování železničních a leteckých nehod EODASAAM odhalila závažná systémová selhání v řeckém železničním sektoru a ve své zprávě o čelní srážce osobního vlaku s nákladním, při níž 28. února 2023 zahynulo 57 lidí, předložila 17 doporučení ke zlepšení.

Rozsáhlá 178stránková zpráva zveřejněná 27. února 2025 uvádí, že bezprostřední příčinou kolize v Evangelismos na hlavní trati Atény – Soluň bylo to, že přednosta stanice nepoužil automatický způsob k nastavení trasy osobního vlaku IC-62 při odjezdu ze stanice Larissa. To by správně přestavilo všechny výhybky. Místo toho nařídil ruční obsluhu a zapomněl umístit výhybku do správné polohy. Zpráva uvádí, že tyto akce "musí být pochopeny v obtížném operačním kontextu, s kterým byl konfrontován": řada technických selhání, ovládací panel, jenž "jistě může vést ke zmatku" a špatné komunikační praktiky, včetně otevřeného rádiového kanálu, který neumožňoval přímou nepřerušovanou komunikaci související s bezpečností. Řízení kompetencí železničního odvětví bylo také nedostačující.

Řecká hospodářská krize po roce 2009 vedla

ke špatně udržované a stále více zhoršované infrastruktuře a též k nedostatku zaměstnanců, z něhož se síť do začátku roku 2023 nezotavila. Zpráva uvádí, že správce infrastruktury OSE neprováděl preventivní údržbu řídicích, sdělovacích a zabezpečovacích prostředků, místo toho zasahoval pouze v případě jejich selhání. Vybavení, pracovní prostředí a celková organizační opatření "překračovaly limity provozního personálu nad rámec toho, co je udržitelným způsobem lidsky přijatelné". Neexistence nezávislého vnitrostátního orgánu pro vyšetřování nehod zabránila řeckému železničnímu sektoru v tom, aby se poučil z incidentů a interní vyšetřování se zaměřilo na chyby jednotlivých pracovníků v první linii. Agentura EU pro železnice zjistila závažné problémy, ty však nevedly k potřebnému zlepšení dostatečně rychle. EODASAAM v té době nebyl v provozu a jeho vyšetřování bylo zahájeno více než rok po nehodě, kdy byly informace ztraceny. Zpráva uvádí, že došlo k rozsáhlé kritice toho, jak stát zachází s vyšetřováním, což vyvolává obavy o nestrannost a integritu soudního systému. Nehoda vedla k některým z největších protestů v řecké historii a "nadále rozdmýchává veřejné emoce". Zpráva se nezabývá smlouvami o obnově signalizace, financováním či kontrolou investičních projektů na vnitrostátní úrovni



a na úrovni EU, protože ty byly považovány za méně důležité pro krátkodobé a střednědobé zlepšení železničního systému.

Doporučení

Během vyšetřování bylo vydáno naléhavé doporučení k řešení rizik spojených s bezpečností. EODASAAM nyní vydal dalších 17 doporučení. Některé z nich přesahují kompetence a pravomoci jednotlivých organizací a jejich realizace bude vyžadovat podporu řecké vlády, aby se zajistilo, že železniční sektor bude mít lidské, finanční a organizační prostředky k rozvoji i udržování bezpečného železničního systému. Zpráva uvádí, že OSE musí lépe porozumět rizikům souvisejícím s provozní realitou současného železničního systému a zlepšit způsob, jakým tato rizika kontroluje, optimalizovat výkonnost a spolehlivost aktiv v průběhu celého životního cyklu. Musí pravidelně posuzovat způsobilost zaměstnanců vykonávajících úkoly související s bezpečností a vyvinout systém pro sledování výkonnosti, aby bylo možné se dozvědět o jakémkoli zhoršení.

OSE musí být schopna poučit se z incidentů, provádět strukturální zlepšení a maximalizovat dostupnost dat, která by mohla pomoci při analýze incidentů a podpořit nepřetržité monitorování. Společnosti Hellenic Train se dopo-

ručuje, aby posílila své systémy řízení kompetencí a vyvinula systém pro sledování výkonnosti strojvedoucích. Národní bezpečnostní úřad RAS by měl vypracovat systém pro povinné hlášení událostí souvisejících s bezpečností. "Ještě naléhavější" je potřeba posílit jeho kapacitu pro dohled nad výkonem v oblasti bezpečnosti.

Agentuře Evropské unie pro železnice se doporučuje, aby přijala opatření na podporu rychlejšího provádění bezpečnostních akčních plánů. Evropské komisi se doporučuje, aby zavedla rámec, který bude vynucovat dodržování požadavků členských států na bezpečnostní politiku, fungování vnitrostátních bezpečnostních úřadů i vnitrostátních vyšetřovacích inspekcí a vynucovat fungování systému vnitrostátních pravidel. Ministerstvu pro klimatickou krizi a civilní ochranu se doporučuje, aby ve spolupráci s havarijními službami vypracovalo podrobné pokyny pro plán reakce na mimořádné události a krizové řízení s jasnými pokyny pro koordinaci mimořádných situací na operační a strategické úrovni řízení.

PODLE WWW.RAILWAYGAZETTE.COM
PŘIPRAVIL MICHAL VÍTEZ
FOTO: WWW.VISIONTIMES.COM
A WWW.TOVIMA.COM

Narozeninová bankovka

Bohumil Polák pracuje u ČD Cargo v Hradci Králové jako strojvedoucí. Ke svým 40. narozeninám dostal od svého otce, také dlouholetého železničáře, zajímavý dárek. „Vloni jsem požádal svého kamaráda, světově známého grafika Mateje Gábryše, zda by mi pro syna nevytvořil narozeninovou bankovku. Když jsem mu řekl, že syn pracuje jako strojvedoucí, ochotně souhlasil,“ popisuje okolnosti vzniku bankovky Bohumil Polák starší.

„Bohumil se už jako malý kluk vozil na mašinách. Nejdříve na „fujarách“ T 466.0, později, jak moji kamarádi přešli na osobáky a rychlíky, tak i na motorových vozech M 296.1 a na „peršingách,“ popisuje vztah k železnici svého syna Bohumil Polák starší a dodává: „Semínko zaseté v dětství nežůstalo ladem. Po smrti babičky, o kterou se staral, si podal u ČD Cargo přihlášku a na konci roku 2017 složil všechny potřebné zkoušky a mohl začít jezdit jako strojvedoucí. Já sám jsem dělal průvodčího nákladních vlaků, jeho babička dělala na točně a děda, kterého nepoznal, byl strojvedoucí.“

MICHAL ROH



Ze zahraničí

ÖBB uzavřela hospodářský rok 2024 se ziskem před zdaněním (EBT) ve výši 113,6 milionů EUR, což představuje mírný meziroční nárůst ze 111,6 milionů EUR. Osobní doprava zaznamenala další růst, v roce 2024 přepravily ÖBB 511,3 milionů cestujících. Na místní železniční dopravu připadlo 254,3 milionů cestujících (+ 9,8 %), zatímco dálková doprava zaznamenala mírný pokles o 1,1 % na 46,0 milionů cestujících v důsledku výpadků způsobených počasím. Divize Postbus zaznamenala pokles o 2,1 % na 211,0 milionů cestujících. Navzdory nárůstu počtu cestujících klesla přesnost na 93,6 % (v předchozím roce 95 %), přičemž u dálkové dopravy činila 78,2 % a u místní dopravy 94,3 %. Pouze zářijové povodně způsobily pokles přesnosti dálkových spojů o 1,1 procentního bodu. Tržby z osobní dopravy vzrostly o 20,9 % na 3,79 miliardy EUR. Vyšší náklady na trakční energii, pronájem vozidel, přístup k infrastruktuře a dopady povodní však vedly k poklesu EBT o 39 milionů EUR, čímž se výsledek divize snížil na 70,0 milionu EUR (v předchozím roce 109,1 milionu EUR).

PODLE WWW.RAILMARKET.COM
PŘIPRAVIL MICHAL VÍTEZ

Inspirativní HRrrrZóna

Inspirujte se příběhy našich zaměstnanců...

Jakub z provozního pracoviště Břeclav se k práci posunovače dostal náhodou, ale rychle si ji oblíbil a našel v ní své místo. Původně pracoval v jiném oboru, ale dnes si nedokáže představit, že by dělal něco jiného. V rozhovoru se s námi podělil o svou cestu k železnici, atmosféru v týmu i o to, co ho na této profesi nejvíc naplňuje.

» Jak ses dostal k práci v ČD Cargo a co tě přimělo hledat novou výzvu?

Do ČD Cargo jsem nastoupil v září 2022 poté, co jsem sedm let pracoval v automobilce na Slovensku jako elektromechanik u pásu. Byla to rutinní práce a cítil jsem, že potřebuji něco nového, něco, co mi umožní růst a posunout se dál. Kamarád mi poradil, abych to zkusil a společně s ním poslal životopis do ČD Cargo na pozici strojvedoucího. Nakonec mi ČD Cargo nabídlo práci v provozu, než se zaučím a získám větší zkušenosti. Práci posunovače jsem tehdy vůbec neznal a netušil jsem, co obnáší a byl jsem docela překvapený, jak zajímavá je a že tato práce není jen o technických úkonech, ale také o plánování, spolupráci a o skutečně viditelných výsledcích.

» Vzpomínáš si, jak ses cítil na začátku a jak probíhalo tvé zaškolení?

První dny byly plné nervozity, ale zároveň i nadšení. Všechno bylo pro mě nové – od bezpečnostních opatření po komunikaci mezi kolegy. Zaškolení vedl zkušený školitel, který zároveň působil jako vedoucí posunu. Naučil mě nejen technické základy, ale připravil mě i na zkoušky, díky kterým jsem se mohl posunout dál. Postupně jsem začal chápat, co všechno práce posunovače obnáší – od detailního plánování po koordinaci činností na kolejích. Díky tomu jsem se rychle cítil jako součást týmu a když jsem měl nějaké otázky, nikdo mi neodmítl pomoci. Nejví mě překvapila pracovní doba. Pracujeme totiž ve 12hodinových směnách, přičemž noční směny trvají 11 hodin a potom máme dva dny volna. Zpočátku se mi to zdálo neobvyklé, ale brzy jsem zjistil, že mi to umožňuje vyvážit práci a osobní život. Ta flexibilita mi dává možnost si odpočinout a věnovat se rodině či koníčkům, což je pro mě velmi cenné.

» Jak vypadá tvůj běžný pracovní den a jak se připravuješ na jednotlivé úkoly?

Můj pracovní den začíná obchůzkou kolejiště, kdy se kontroluje, zda jsou vozy z předchozí směny řádně zajištěné. Následuje kontrola našich kolejí, které si točíme v naší partii například koleje od 420 po 426 nebo od 28 po 34. Poté nás vedoucí posunu informuje o tom, co nás čeká a seznamuje nás s plánem dne, který může zahrnovat jak rutinní skládání vlaků, tak řešení nečekaných a mimořádných situací, jako je například manipulace s vozy určenými k opravě. Velký důraz klademe na precizní plánování, abychom se nemuseli opakovaně vracet na stejná místa, a to vyžaduje dobré rozvržení úkolů a koordinaci v týmu. Díky zkušenostem starších kolegů, někteří s až dvacetiletou praxí, se rychle učím, jak nejlépe organizovat svou práci.

» Co tě na této práci nejvíc baví?

Práce venku na čerstvém vzduchu mě prostě baví. Každý den je jiný, a navíc když večer vidím výsledky své práce a co jsme všechno za den společně zvládli, mám pocit, že moje práce má opravdový smysl. Ta energie, kterou do toho vkládáme, a viditelný výsledek – to mě opravdu naplňuje. Vždycky jsem si představoval, že jde jen o nějakou technickou manipulaci s vlaky, ale ve skutečnosti to je mnohem komplexnější. Každý den se setkáváš s novými úkoly – kontroluješ koleje, plánuješ přesné časy a koordinuješ činnosti s kolegy. Je to dynamická práce, kde nikdy nevíš, co tě čeká.

» Jak reaguješ na nečekané situace a co ti v tom nejvíce pomáhá?

Každý den může přinést něco nečekaného – někdy se objeví mimořádná událost, která vyžaduje rychlé rozhodnutí. V takových chvílích se spolehnou na své zkušenosti a hlavně na podporu kolegů, kteří mají za sebou mnoho let praxe. Je to o tom být flexibilní a umět se rychle adaptovat. Když někdo poradí nebo pomůže, máš pocit, že nejsi sám, a to je pro mě nesmírně důležité. Postupně jsem se naučil, že i když se něco pokazí, vždy je tu tým, který ti pomůže situaci zvládnout.

Vzpomínám si na jednu noční směnu, kdy mě



Jakub Doruška, zaměstnanec posunu FOTO: ARCHIV ČD CARGO

kontaktoval vedoucí dispečer s nečekaným úkolem – na hranicích s Rakouskem zůstal stát rakouský vlak s nepojíždňou mašinou. Měl jsem se strojvedoucím vyrazit a vlak odtáhnout. Jelikož jsem na rakouské straně ještě nebyl, byla to pro mě i strojvedoucího nová zkušenost. Navigace probíhala podle kilometrovníků, což nebylo úplně jednoduché, a komunikace s rakouským kolegou se neobešla bez jazykové bariéry. Naštěstí jsme se domluvili anglicky. Situaci komplikovala i noční jízda, která vyžadovala zvýšenou opatrnost. Nakonec vše dobře dopadlo, i když výpravčí byla poněkud nervózní – podobný rozkaz psala poprvé.

» Jak bys popsal atmosféru a vztahy ve vašem týmu?

V našem kolektivu v Břeclavi panuje skvělá a přátelská atmosféra. I když jsme různého věku, já patřím k těm nejmladším. Všichni si rozumíme a pomáháme si. Je skvělé vědět, že kdykoliv potřebuješ radu nebo podporu, najdeš někoho, kdo ti ochotně pomůže. Umíme najít společnou řeč a respektovat se navzájem.

» Jak zvládáš rovnováhu mezi prací a osobním životem?

Flexibilní pracovní doba mi umožňuje věnovat se tomu, co je pro mě nejdůležitější a tím je má rodina. Mám ročního syna, se kterým trávím co nejvíce času. Také si najdu čas na sport, pravidelně hraju fotbal. Kromě fotbalu mě zajímají i počítače. To je něco, čemu se věnuji a baví mě to od malička.

» Jak vidíš svou budoucnost v ČD Cargo?

Zatím neplánuji žádné změny a momentálně se plně věnuji práci posunovače a snažím se každý den zlepšovat a osvojit si svou současnou pozici. Přesto mě v mém profesním růstu motivují školitelé a již během zkoušek mi říkali, že mám potenciál se posunout výše, třeba až na vedoucího posunu nebo dispečera. Je fajn, když ve mně někdo vidí potenciál, ale zatím se soustředím na to, co dělám teď.

» Co bys vzkázal kolegům a ČD Cargo?

ČD Cargo přeji, aby i nadále rostlo a prosperovalo. Kolegům pak hlavně pevné zdraví – to je to nejcennější. Nezapomínejme, že bezpečnost je vždy na prvním místě. Podporujeme se navzájem a staráme se jeden o druhého, protože právě v tom můžeme najít radost ze své práce.

Jakube, děkujeme za rozhovor a přejeme ti mnoho úspěchů na kolejích i mimo ně! A vy, milí čtenáři, se můžete těšit na další inspirativní příběhy našich kolegů.

ZA TÝM PERSONÁLNÍHO ODBORU BÁRA, OLESKA A PEPA

Sledujte nás na FB:



Rozjeď to s ČD Cargo

Rozlučková akce v Praze-Libni

Dne 29. března 2025 proběhla rozlučková akce se strojvedoucími OPŘ Střed, kteří k 31. březnu 2025 odchází do důchodu, a se strojvedoucími, kteří ke stejnému datu přecházejí k ČD. Celou akci zorganizoval strojvedoucí Pavel Batelka a vzhledem k tomu, že nynější vedoucí skupiny lokomotivních čet se akce nemohl z rodinných důvodů zúčastnit, požádal mě jako bývalého vedoucího skupiny lokomotivních čet PJ Praha, abych celou akci zařídil svou přítomností. Pozvání jsem s díky přijal.

Akce začala návštěvou pracoviště dispečera – vedoucího směny v Libni, kde byla účastníkům předána pozornost v podobě malé „plaketky“ na připomínku skvělé spolupráce. Dále byla navštívena všechna pracoviště ČD Cargo v Libni pod „věží“ a jako poděkování nabídnuto občerstvení v podobě chlebičků a nealkoholických perlivých nápojů. Celá skupina se následně přesunula zpět na terasu, aby se uskutečnila poslední jízda dotčených kolegů. Bývalo dobrou

tradici otočit strojvedoucího při poslední směně na točném s jeho oblíbenou lokomotivou. Bohužel ve stanici Praha-Libeň žádná točna není, proto jsme pro poslední jízdu po domluvě s CDP Praha využili krátkou kolej dle místního názvu „od kompresorů do Štádlera“. Všichni strojvedoucí si svoji poslední jízdu užili. Jako poslední jel organizátor celé akce Pavel Batelka. Po ukončení akce byla lokomotiva 363.283 se svým kmenovým strojvedoucím předána zpět do provozu. Nutno konstatovat, že mě velmi překvapila hojná účast rodinných příslušníků a také kolegů, kteří se přišli podívat na tuto akci. Odhaduji kolem sta osob a za jejich účast jim patří také velký dík. Co dodat. Rád bych touto cestou upřímně poděkoval všem kolegům, kteří odcházejí do zasluženého důchodu, za skvělou a v mnoha případech celoživotní práci pro ČD a ČD Cargo. Přeji všem pevné zdraví a do budoucích let mnoho životního elánu.

S úctou k vám kolegové
MIROSLAV DZIAN



Rozloučení se strojvedoucími v Praze-Libni. Stojící zleva: Pavel Batelka, Emil Fabián, Jiří Čejka, Martin Plšek, Jiří Kovář. V pokleku zleva: Aleš Pazdera, Ondřej Fulín a Michal Koudela. FOTO: MIROSLAV DZIAN

Železniční proměny (42)

Elektrizace pražského železničního uzlu (1. díl)



V uplynulém roce jsme si připomněli sté výročí zahájení systematické elektrizace tratí ČSD. Tehdy v roce 1924, konkrétně 31. července, vydalo Ministerstvo železnic výnos č. 41968/24, kterým vypsal soutěž na výstavbu trakčního vedení v pražském uzlu, napájecí stanice a dodání šestnácti elektrických lokomotiv pro traťovou službu i posun. Toto je celkem známá a mnohokrát popsaná historie, kterou zde nemá smysl opakovat.

Nepříliš známé jsou ale některé okolnosti před prvními rozhodnutími a během příprav akce a prakticky neznámé jsou především skuteč-

Uvažovaný rozsah elektrizace včetně tratí do Malešic, Vraného nad Vltavou a Masarykova nádraží

Během roku 1925 se rozeběhly první přípravné a projekční práce, které mimo jiné zahrnovaly i vyřešení konstrukce trakčního vedení v různých problematických místech sítě, jako byly nadjezdy přes uvažované tratě, lávky pro pěší nebo nádražní haly. Příslušný dokument se jmenuje *Náčrtky přemostění a přejezdů tratí a nádraží st. drah v pražském okolí pro eventuelní zavedení trakce elektrické*. Jsou zde popsány všechny čtyři později elektrizované tratě vycházející z Wilsonova nádraží, ale kromě toho byly do *Náčrtků* zahrnuty i dva úseky, které později ve dvacátých letech elektrizovány nebyly. Prvním



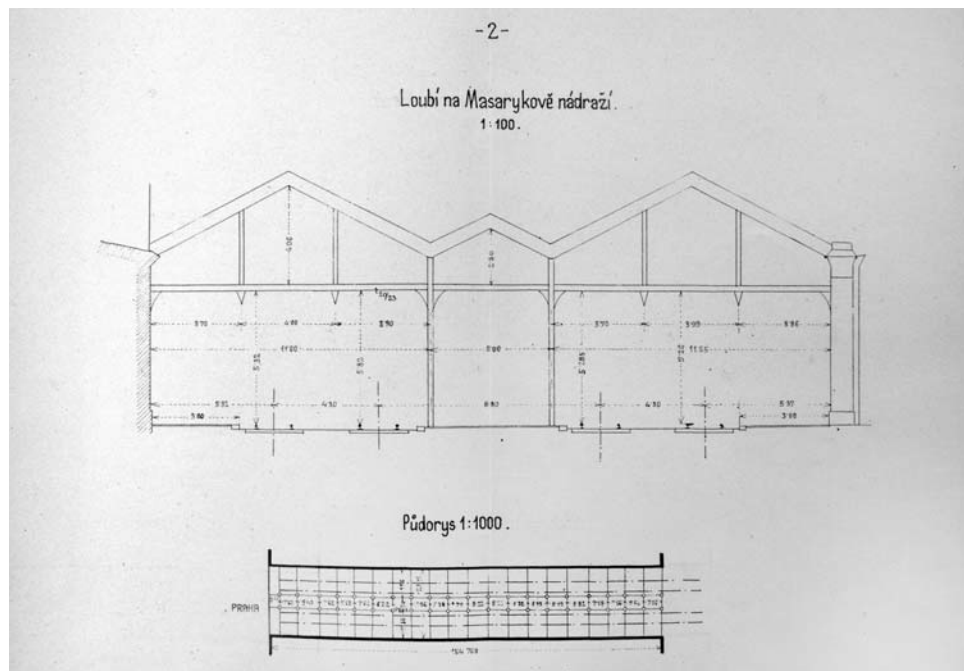
Trakční vedení AEG na Wilsonově (dnes Hlavním) nádraží v Praze FOTO: ARCHIVNÍ FOTO AEG

zde ještě byla zakreslena lávka přes trať Vršovice – Modřany v km 0,722, což by mohlo nasvědčovat úvahám o elektrizaci tratě do Vraného, na jejíž přestavbě byly v té době zahájeny první práce.

Důvody elektrizace pražského uzlu

V dobových i novějších textech je zpravidla uváděno, že k elektrizaci pražských tratí došlo ve dvacátých letech minulého století především z důvodu *odkouření* centra Prahy, tedy náhrady ovzduší velmi znečišťující parní trakce na Wilsonově nádraží čistší trakcí elektrickou, a to jak v traťových výkonech, tak i na posunu; v druhém případě i pomocí tehdy velmi progresivních akumulátorových lokomotiv. A též se opakovaně tvrdí, že tento systém zůstal do jisté míry torzem, bez většího provozního významu a že

na tuto první fázi měla navázat elektrizace tratí Praha – Plzeň a též velké části příměstských tratí v okolí Prahy. Toto ovšem není tak úplně pravda, naopak lze říci, že zahájení elektrického provozu již v původní podobě a rozsahu z roku 1928 mělo velký význam a znamenalo výrazný pokrok při řešení provozní – a nejen hygienické nebo dnes bychom řekli ekologické – situace v celém pražském železničním uzlu. A naopak lze říci, že představy o rychle následující elektrizaci dálkových tratí byly spíše jen utopickým přáním, které bylo otcem myšlenky. Protože je všeobecně známo, a to jak dnes, tak před sto lety, že pro využití elektrické trakce jak v dálkové dopravě, tak v dopravě příměstské, je potřeba mít k dispozici patřičnou infrastrukturu, tedy moderní a výkonné zabezpečovací a sdělovací zařízení, pokud možno vícekolejné tratě, bezpečnou in-



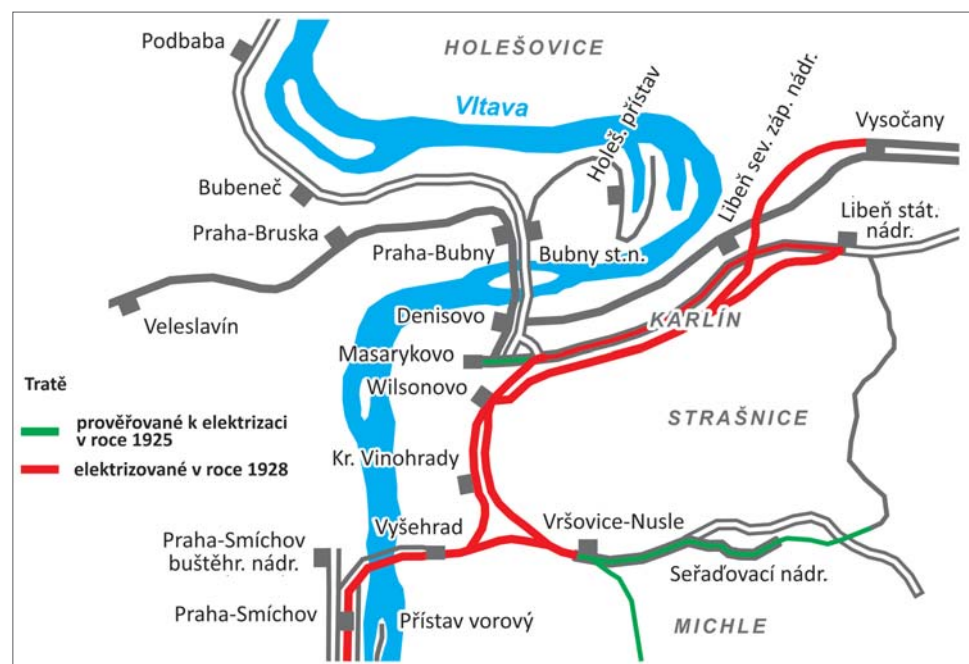
„Loubí“ na Masarykově nádraží na výkresu, který měl sloužit jako podklad pro projekt trakčního vedení, které zde ve dvacátých letech nakonec nebylo realizováno. FOTO: NÁRODNÍ ARCHIV

nosti, proč vlastně byl elektrický provoz v tehdejší době zaveden, a to v roce 1928 po elektrizaci prvních tratí systémem 1 500 V ss a proč i elektrický provoz jen na krátkých ramenech v centru Prahy měl pro tehdejší železniční provoz opravdu velký význam.

Americká půjčka elektrizační

Dnes již úplně neznámou částí historie elektrizace pražského uzlu je snaha amerických investorů podílet se na financování tohoto projektu. V lednu 1925 kontaktovala blíže neznámá americká finanční skupina, reprezentovaná jakýmsi S. R. Bertronem, československé ministerstvo železnic a jednala přímo s tehdejším ministrem. K dalším jednáním došlo 16., 17. a 18. dubna 1925, při kterých tato skupina projevila zájem jak o půjčku pro elektrizaci železnic, tak i financování stavby štěchovické vodní elektrárny. V kauze se angažovalo i ministerstvo veřejných prací a oběma ministerstvy byla nabídka po několika jednáních odmítnuta. Důvody odmítnutí jsou celkem pochopitelné, v podstatě šlo hlavně o to, že československý stát měl pro tyto projekty dostatek vlastních zdrojů a nechtěl tuto strategickou infrastrukturu pouštět do rukou zahraničních investorů, kteří požadovali až osmiprocentní roční úrok a v případě štěchovické elektrárny i koncesi na její provozování na 75 let.

byla hala Masarykova nádraží a také podjezd koleje, vedoucí z Hrabovky prostorem dnešního autobusového nádraží Florenc pod Negrelliho viadukt v jeho km 410,565 a dále do někdejšího nákladového obvodu. A druhým pak objekty na tratích, vycházejících z Vršovice-Nusle. Jednak šlo o nadjezd dnešní Moskevské ulice přes tehdejší odjezdové nádraží seřaďovací nádraží Vršovice a o podjezd tehdy ještě jednokolejné spojky pod tratí Praha – České Velenice, a dále



Mapa dobové elektrizace pražského železničního uzlu MAPA: MILAN KOSKA



Atmosféra a ruch na pražském hlavním nádraží v období 1. republiky, před elektrizací stanice. Vlevo dole je možné vidět nákladní tramvajovou trať. FOTO: SBÍRKA MICHAL ROH

frastrukturu pro cestující, tedy bezkolizní přístup k vlakům a nástup/výstup z co nejvyšších nástupišť, a tak dále. A těmto nárokům tehdejší tratě ČSD, a to nejen v okolí Prahy, zdaleka neodpovídaly. Zabezpečovací zařízení bylo maximálně elektromechanické s mechanickými návěstidly, zpravidla skupinovými, většina tratí jednokolejných a „nástupišť“ prakticky všude jen sypaná mezi kolejemi, s velmi nepohodlným a pomalým nástupem a výstupem z vozů. A úprava tohoto stavu na patřičné parametry vyžadovala velké investice a především delší dobu – jak víme, na prvních tratích v okolí Prahy bylo tohoto dosaženo až po druhé světové válce a někde dokonce dodnes ne (např. Praha – Kladno a vůbec v západní části Prahy a jejím okolí).

(dokončení příště)
MARTIN BOHÁČ