

Cargovák



Úvodní sloupek

Nasloucháme, vysvětlujeme, sdílíme

Č ČD Cargo prochází zásadními změnami – a víme, že s každou změnou přichází i spousta otázek. Abychom je nenechávali bez odpovědi, chceme k vám být co nejbliž. Právě proto v prostředí SharePointu na Portále zaměstnance vznikla nová stránka s názvem „Změny v ČD Cargo“, kde najdete vše důležité přehledně na jednom místě.

Na základě květnových diskusních fór vedení společnosti s odborovými partnery, řediteli odborů a JOS, vedoucími provozních pracovišť i lokomotivních čet bylo jasné, že je třeba více a lépe komunikovat. Cílem bylo nejen sdílet aktuální informace o trhu železniční nákladní dopravy a vývoji v ČD Cargo, ale také najít způsob, jak vše srozumitelně a férově přenést k vám, zaměstnancům.

Nová stránka „Změny v ČD Cargo“ nabízí:

- aktuální zprávy o situaci v železniční nákladní dopravě a dopadech na naši firmu,
- přehled článků z médií,
- sekci „Otázky a odpovědi“ podle tematických oblastí,
- možnost položit svůj vlastní dotaz.

Odpovědi zveřejňujeme na jednom místě – protože chceme, aby měl každý z vás přístup ke stejným informacím. Mnoho dotazů se totiž opakuje a zajímá více kolegů najednou.

Vaše zpětná vazba je pro nás důležitá. Ptát se znamená zajímat se – a my si toho vážíme. I díky tomu budujeme ČD Cargo, které je otevřené, silné a připravené na budoucnost. Svět se totiž mění – a my se měníme s ním.

ANETA MIKLÁŠOVÁ

Obsah

Přeprava transformátoru do Všestaru

04

Zrealizovat převoz několikasetunového transformátoru není jednoduché a samotné přepravě předchází podrobná a pečlivá příprava s ohledem na celou řadu technických omezení. 3. května přijel 240 tun těžký transformátor do stanice Všestary u Hradce Králové.



Výstavy, veletrhy a kolejová doprava

06

Touha pochlubit se a nabídnout své služby nebo výrobky je přirozená. Stála u vzniku organizování trhů a později i veletrhů a výstav. Červnový Cargovák nabízí nejen reportáže z aktuálně proběhlých veletrhů dopravy a logistiky, ale i krátké nahlédnutí do bohaté historie dopravního výstavnictví.



Jako poslední z loňské desetikusové dodávky lokomotiv Vectron se dočkal svého polepu stroj s číslem 022. Jeho polep je připomínkou těsného propojení průmyslu a železniční nákladní dopravy. Za účasti ministra dopravy Martina Kupky, prezidenta Svazu průmyslu a dopravy České republiky Jana Rafaje, předsedy představenstva ČD Cargo Tomáše Tótha a Jana Kokšala ze společnosti Siemens Mobility jsme jej slavnostně pokřtili na veletrhu Rail Business Days v Ostravě. FOTO: MICHAL ROH ML.

Rail Business Days Ostrava 2025



Ostravské Trojhalí hostilo ve dnech 10. – 12. června 2025 další ročník mezinárodního železničního veletrhu Rail Business Days (RBD). Ten navazuje na tradici podobných železničářských setkání, která se pod názvem Czech Raildays konala v areálu komerčního obvodu v Ostravě řadu let.



Proč právě v tomto městě, zdůraznil při slavnostním zahájení Tomáš Ignačák, předseda představenstva asociace ACRI sdružující české výrobce železniční techniky: „Vyrábějí se zde vlaky nejen pro Česko, ale i pro jiné evropské země. Sídlo zde mají i další tahouni železničního průmyslu, jako jsou Třinecké železářny, lídr ve výrobě kolejnic, Bona-



Slavnostní křest lokomotivy 383.022



HR Tým ČD Cargo v akci



80stopý vůz řady Sggnss 80 se zajímavými „kontejnery“ na přepravu automobilů v expozici dopravce METRANS Rail

trans, jednička ve výrobě železničních dvojkolí, nebo například Borcad, který z Fryčovic dodává sedačky do vlaků na celém světě.“

ČD Cargo na tak významné akci, jakým RBD jsou, samozřejmě nemohlo chybět, i když oproti předcházejícím létům v poněkud úspornějším módu s ohledem na nutnost snižovat náklady včetně těch marketingových. V kryté hale 1 byl umístěn stánek č. 1B01, který byl tentokrát společný jak pro obchodní manažery, tak pro HR tým ČD Cargo. Díky této kombinaci byl náš stánek téměř po celou dobu veletrhu v obležení malých i velkých návštěvníků. Na kolejišti venkovní plochy byly umístěny dva exponáty – lokomotiva 383.022 a prezentační vůz. O jeho návštěvu byl tradičně velký zájem. 10. června 2025 v poledne proběhl na venkovní ploše křest našeho Vectronu. Ten sice není úplně nový, ale nový je jeho polep symbolizující úzké propojení železniční nákladní dopravy a průmyslu. Proto se jedním z kmotrů

stal i Jan Rafaj, prezident Svazu průmyslu a dopravy České republiky. „S touto lokomotivou se můžeme setkat převážně na tratích v Německu a Nizozemsku. Celkem od svého dodání na konci října loňského roku najezdila 104 tisíc kilometrů,“ prozradil divákům moderátor křtu Ondřej Kubala. Nedílnou součástí veletrhu je odborná konference, která se v letošním roce poprvé konala jako dvoudenní. Předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth se zúčastnil dvou diskuzních bloků. V prvním konferenčním dni rozebíral spolu s Jiřím Svobodou ze Správy železnic a Michalem Krapincem z Českých drah zkušenosti z výhradního provozu ETCS, přičemž kritizoval nejednotnost jednotlivých verzí tohoto zabezpečovače a nutnost častých upgradů. Druhý den se pak zúčastnil diskuze na téma „Těžké časy průmyslu v České republice a jejich vliv na nákladní dopravu“. I přes palčivost tohoto tématu byl bohužel zájem posluchačů o dost menší

a nepomohla ani účast dalších zajímavých diskutujících – Oldřicha Sládka ze sdružení ŽES-NAD.CZ nebo Kateřiny Kupkové ze Svazu průmyslu a dopravy České republiky. V tomto ohledu by bylo vhodné umožnit přístup na konferenci širší veřejnosti nebo například studentům vysokých škol, kteří mohou mít celou řadu nových nápadů a podnětů.

Veletrh RBD navštívilo 12 607 návštěvníků a zúčastnilo se ho přes 180 vystavovatelů. K dispozici jim byla krytá plocha 5 400 m² a 750 m kolejí. Ve venkovní expozici bylo umístěno téměř třicet různých kolejových vozidel od předních světových výrobců. Nechyběla tak nejmodernější souprava ComfortJet od společností Siemens Mobility a Škoda Group. Zajímavý byl rovněž bateriový RegioPanter řady 690.2, který je ekologickou a flexibilní alternativou k dieselovým jednotkám, a také jednotka s alternativním pohonem RS ZERO výrobce Stadler Rail, která ukazuje směr k bezemisní dopravě. Z pohledu nákladní dopravy byly na venkovním kolejišti ke spatření moderní dieselové lokomotivy EffiShunter 1000 od CZ LOKO v barvách společ-

ností Subterra a DB Cargo a také modernizovaná lokomotiva EffiShunter 1000M dopravce CZ Logistics, která je jako vůbec první v České republice vybavena alkoholovým imobilizérem. Z dalších exponátů stojí za zmínku výkonná šestinápravová lokomotiva pro nákladní dopravu Dragon 2 od společnosti NEWAG. Vystavena byla i celá řada strojů pro údržbu tratí a trojelektivního vedení. Novinkou letošního veletržního ročníku byla možnost projet se s parní lokomotivou 475.196 po důlních vlečkách společnosti PKP Cargo International.

„Již týden po prestižním mnichovském veletrhu Transport Logistic se ČD Cargo prezentovalo na domácí půdě na mezinárodním železničním veletrhu RBD. O to náročnější přípravy těchto těsně navazujících akcí byly,“ říká Zdeněk Šiler z odboru podpory prodeje, který veletržní expozice zajišťoval a dodává: „Společná obchodně personální expozice byla oživením stánku. Za mě osobně nebyl příliš vydařený koncept dvoudenní konference. Tradičně skvělé byly milé a pracovitě hostesky, v prezentačním voze budila velkou pozornost a zájem nová herní konzole.“

TEXT A FOTO: MICHAL ROH



Lokomotiva Dragon 2 dopravce Rail STM



Bezemisní jednotka RS ZERO

Transport Logistic Mnichov 2025

K přelomu května a června každého lichého roku patří v odborné branži nákladní dopravy a logistiky mnichovský veletrh Transport Logistic. I letos, ve dnech 2. až 6. června, nabídla tato tradiční událost expozice a exponáty ze všech oborů souvisejících s nákladní dopravou a logistikou. A jako vždy se prezentace vystavovatelů soustředila nejen do stánků v krytých halách, ale i na venkovní plochu, které dominovala železniční vozidla hnací i tažená, kamiony, návěsy a manipulační technika.

tl transport logistic

trvalý růst tohoto přepravního odvětví silně svázaného s komoditami s vysokou přidanou hodnotou, jako jsou medicínské produkty, on-line retail nebo zboží citlivé na termíny dodání. Co se týče teritoriálního rozložení vystavovatelů, tak samozřejmě dominovali vystavovatelé evropské, ale výrazné zastoupení zde měly i čínské firmy, a to především ty orientující se na in-



Elektrické bateriové tahače sloužící u logistického poskytovatele Dachser. Jeden značky MAN a druhý značky Mercedes.



Duální lokomotiva Siemens Vectron s bateriovým pomocným pohonem

svou třetí hybridní lokomotivu Stadler EuroDual označenou dle německého schématu jako 159.269. Dalšími dvěma lokomotivami zde byla zastoupena firma Siemens. Jednalo se opět o stroje z rodiny Vectron – o běžný elektrický (trolejový) 193.997, provozovaný dopravcem Rail Traction Company, který se zaměřuje především na nákladní vlaky přes Brennerský průsmyk, a dále o stroj 193.780, což je elektrická verze na oba evropské střídavé systémy, doplněná baterií o využitelné energii 218 kWh. Ta umožňuje vozbu a manipulaci s vlakem na krátkých nezatrolejovaných úsecích a vlečkách. Na

tomto poli lze ale bezpochyby očekávat rychlý pokrok svázaný s pokrokem v konstrukci a výrobě baterií pro silniční elektromobilitu a nebylo by vůbec překvapením, kdyby se na příštím ročníku veletrhu již představila nějaká plnohodnotná duální lokomotiva s kapacitní baterií místo přeci jen již trochu překonaného dieselu. Ve středu 4. června oznámila na veletrhu pronájematelská firma Akiem uzavření rámcového kontraktu na padesát hybridních lokomotiv Vectron DualMode. Pevná část kontraktu je zatím na deset lokomotiv ve variantě 15 kV/diesel, v jeho další části by pak měly následovat i lokomotivy verze 15 kV/25 kV/diesel.

Jak již bylo uvedeno v úvodu, v oblasti nákladních vozů žádná převratná novinka prezentována nebyla. Vystaveno bylo několik vylepšených konstrukcí konvenčních konstrukcí zejména kotlových vozů pro přepravu různých chemikálií; zde byla velmi zajímavá „cisterna“ nymburské firmy Nymwag, jako první v historii firmy s kotlem z nerezové oceli. Asi nejvíce byl (opět) zastoupen segment intermodální dopravy, a to hned několika různými řešeními. Byly tu různé varianty vozů pro přepravu návěsů konvenčních, překládaných pomocí košů, vozů kontejnerových, a v neposlední řadě i vozů pro přepravu různých speciálních výměnných nástaveb. Této části expozice dominovala Tatravagónka Poprad, která zde vystavovala vozy všech uvedených variant, v některých případech doplněných i prezentacemi překládek a manipulací s intermodálními jednotkami. Tak byla pravidelně dvakrát denně předváděna překládka konvenčního silničního návěsu Wielton pomocí koše z plochy do železničního vozu a zpět, nebo manipulace se speciální intermodální nástavbou pro přepravu kovového odpadu. Kontejnerové vozy spíše konzervativních konstrukcí zde vystavovali také turečtí výrobci zatím na evropském trhu víceméně neznámí. Celkově lze k letošnímu ročníku veletrhu Transport Logistics říci, že byl přesným odrazem současné nelehké doby, která je zároveň plná řady technických a technologických změn, a to nejen v mobilitě a nákladní dopravě.

TEXT A NEOZNAČENÉ FOTO: MARTIN BOHÁČ



Na stánku ČD Cargo se uskutečnila celá řada obchodních jednání. FOTO: ZDENĚK ŠILER

Letošní ročník byl v mnoha směrech rekordní. Navštívilo jej přes 77 tisíc návštěvníků ze 130 zemí, což je o dvě tisícovky více než v roce 2023. Výrazně rovněž narostl také počet vystavovatelů, kterých bylo 2 722 ze 73 zemí. Co se týče železnice, dá se říci, stejně jako tomu bylo před dvěma lety, že na veletrhu nebyla představena žádná přelomová novinka, ale že vystavovatelé se svými produkty a řešeními spíše evolučně pokračují v dlouhodobém vývoji. Stále je kladen důraz na udržitelnost, ochranu klimatu, společenskou odpovědnost, a to v možnostech současné pro průmysl i nákladní dopravu nelehké doby. Veletrhu se účastnila většina tradičních vystavovatelů. Nechybělo ani ČD Cargo se svým výrazným stánkem umístěným v centrální části haly B6, který důstojně reprezentoval a propagoval naši firmu a byl cílem návštěvy mnoha stávajících i nových obchodních partnerů a návštěvníků veletrhu. Neúčast některých velkých firem, jako například DB Cargo nebo PKP Cargo bohužel nebyla nijak zvlášť překvapivá a jen dokresluje obtížnou situaci, ve které se celý trh evropské železniční nákladní dopravy nachází.

Silniční doprava – konkurent, ale zároveň i partner evropské nákladní železniční dopravy – se zde prezentovala jednak konvenčními vozidly s celkem výrazným připomenutím vodíkové alternativy, ale také již bateriovou elektromobilitou u těžkých dálkových tahačů, ale stejně jako v minulém ročníku s minimálním důrazem na autonomní řízení. Což je poněkud zvláštní, neboť tyto technologie – zvláště ty fungující na bázi AI a neuronových sítí – se dnes rozvíjejí opravdu rychle a je jen otázkou času, kdy autonomní systémy převezmou velkou část náročných a nebezpečných prací řidičů s výrazně pozitivními dopady na bezpečnost, plynulost a efektivitu dopravy. Oproti předchozím ročníkům bylo v Mnichově letos velmi výrazně zastoupeno letecké cargo, které obsadilo celé dvě výstavní haly. To potvrzuje

termodální přepravu mezi Čínou a Evropou, námořní i suchozemskou, ale nechyběli ani výrobci snad všeho, co s nákladní dopravou všech módů souvisí. Každopádně 65 % vystavovatelů pocházelo z jiné země než domácího Německa. Železniční doprava byla zastoupena nákladními vozy a lokomotivami. Skupina Rail Cargo Group, resp. její dceřiná firma TransFLEX zde převzala



Lokomotiva EuroDual Stadler předaná na veletrhu firmě TransFLEX



Překládka návěsu značky Wielton pomocí koše do vozu firmy Tatravagónka Poprad

Přeprava transformátoru do Všestary

Přepravy nadrozměrných nebo jinak mimořádných zásilek nejdou v mnoha případech realizovat jiným způsobem než po železnici. Důvodem jsou zejména technické obtíže při přepravě na dlouhou vzdálenost spojené s potřebou uzavírek silničních komunikací apod. Pro firmu Felbermayr Transport- und Hebetchnik, spol. s r.o. (dále jen Felbermayr) zrealizovalo v letošním roce ČD Cargo přepravu tří transformátorů s určením do rozvodů společnosti ČEPS.

Konkrétně se jednalo o přepravy z výrobního závodu společnosti Siemens v Záhřebu v Chorvatsku do stanic Milín (rozvodna Milín), Čelá-

byl noční průjezd Brnem, kde kvůli stavebním pracím byla stanovena maximální rychlost pro přepravu 10 km/hod včetně uhýbání před dočasnými návěstmi, provizorním zábradlím apod. Přepravní trasa musí být perfektně naplánována nejen s ohledem na omezení průjezdného profilu, ale i s ohledem na počet úvratí. Podle úvratí pak musí být transformátor ve výrobním závodě naložený, aby mohl být garantován příjezd ve správné pozici až na místo určení. Transformátor byl naložen na speciálním 24nápravovém hlubinném voze Uaai s podélnými nosníky společnosti Felbermayr, součástí vlaku byly 2 doprovodné, resp. ochranné vozy. Ve stanici Všestary byl transformátor v úterý 6. května přeložen na trajler. „Vlastní překládka



Překládka transformátoru přinesla mírné omezení osobní dopravy ve stanici Všestary.

FOTO: MICHAL ROH

a celé toto uskupení bylo položeno na roznášecích plechových deskách o tloušťce 50 mm,” přibližuje průběh překládky Marcel Hubený ze společnosti Felbermayr a doplňuje, že: „tento způsob překládky je obecně považován za nejbezpečnější způsob manipulace s těžkými náklady. Navíc je tento způsob práce vyžadován pojišťovnami, které jej preferují jako způsob práce, který jsou ochotné pojistit.“ V důsledku překládky byl částečně omezený provoz osobních vlaků ve Všestarech. Přesun z dopravní koleje č. 1 na manipulační kolej č. 5 byl možný pouze přes hněčevské zhlaví. Z důvodu zachování možnosti křižování „osobky“ na kolejích č. 1 a 3 bylo nutné nejprve náklad posunout na příčných drahách na manipulační

plochu, potom postavit hydraulické zvedáky a teprve poté náklad přeložit na trajler. Z důvodu zásahu do profilu sousední koleje č. 3 byla se Správou železnic domluvena tříhodinová přestávka, při níž po sousední koleji nic neprojíždělo. Nakonec se posun nákladu podařilo zvládnout za hodinu a půl, pak mohl být provoz po sousední koleji obnoven. Aby nedošlo k žádné krizové situaci, všichni strojvedoucí jedoucí po koleji č. 3 projížděli kolem místa práce maximální rychlostí 10 km/hod a při použití návěsti „Pozor“.

Odjezd silniční soupravy byl naplánován na půlnoc z 6. na 7. května. Zajímavostí bylo, že silniční souprava najela na D11 sjezdem v km 95 a opustila dálnici nájezdem v km 108. To znamená, že celá trasa po D11 vedla protisměrem, a to z důvodu zajištění potřebné podjezdové výšky pod nadjezdy přes dálnici. Všem samozřejmě asistovala Policie ČR, která také na potřebný čas dálnici D11 ve směru od Jaroměře uzavřela. 8. května 2025 byl pak transformátor umístěn na požadovanou pozici a předán zákazníkovi.

„Pokračujeme v tradici spolupráce s ČD Cargo. Vše dopadlo dobře a vše také bylo realizováno podle plánu. Díky všem, kteří se na přípravě a realizaci všech tří letošních společných přeprav podíleli,” uzavírá tento obchodní případ Marcel Hubený.

MICHAL ROH

Poděkování za spolupráci patří Marcelovi Hubenému z firmy Felbermayr Transport- und Hebetchnik, spol. s r.o.



Celkový pohled na místo překládky ve stanici Všestary

FOTO: MICHAL ROH

kovice (rozvodna Čechy střed) a Všestary (rozvodna Neznášov). Na poslední jmenovanou se podíváme podrobněji.

Rozvodna Neznášov byla vybudována na počátku osmdesátých let 20. století na vedení 400 kV Krasíkov – Bezděčín – Výškov. Jedná se o jednu z nejvýznamnějších rozvodů ve východních Čechách. Právě tato rozvodna byla cílovou lokalitou pro 240 t těžký transformátor Siemens. Jeho přepravu z výrobního závodu v Záhřebu zajistili postupně dopravci HŽ Cargo (Chorvatsko), GySEV Cargo (Maďarsko), ZSSK CARGO (Slovensko) a v pohraniční přechodové stanici Kúty si 30. dubna 2025 tuto mimořádnou zásilku převzalo ČD Cargo, které 3. května v ranních hodinách zajistilo její přístavbu na manipulační kolej ve stanici Všestary. Ta nedisponuje výpravním oprávněním, ale provozní pracoviště Pardubice zajistilo její mimořádnou obsluhu. Přeprava byla realizována v nočních hodinách po trase Kúty – Břeclav – Brno – Havlíčkův Brod – Kolín – Velký Osek – Hradec Králové – Všestary. Nejobtížnější částí přepravy

byla provedena čtyřmi hydraulickými zvedáky spojenými dvěma příčnými nosníky. To vše bylo umístěno na dvou souběžných jezdových drahách



Noční přesun transformátoru do rozvodny Neznášov

FOTO: MARCEL HUBENÝ

Zajímavosti z provozu

Přepravy šterku do Prahy

Stanice Praha-Bubny prochází v roce 2025 závěrečnou fází rozsáhlé modernizace, která je součástí celkové přestavby železniční trati Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla. Přestože stanice dosud nese znaky aktivního staveniště, její výsledná podoba se již zřetelně rýsuje. Pokládka kolejového lože představuje jednu z finálních etap stavebních prací – zahrnuje úpravy kolejového svršku a stabilizaci traťového tělesa. V této souvislosti probíhá navážení šterku, který je na stavbu dopravován ze skladovacího místa v Měšicích u Prahy. Jedna z vyrovnávkových souprav, vedená lokomotivami 742.722 a 732, byla zachycena jako vlak Pn 52054 (Praha-Dejvice – Měšice u Prahy) ve stanici Jeneč dne 15. května 2025.

MARTIN ŠARMAN



Inspirativní HRrrrZóna

Inspirujte se příběhy našich zaměstnanců...

Umělá inteligence (AI) proniká i do železniční nákladní dopravy a v ČD Cargo hraje stále větší roli. Vývojář Šimon Genzer ze skupiny podpory umělé inteligence popisuje, jak vypadá jeho pracovní den, jaké výzvy řeší a proč vnímá AI jako spojení. Železnice je pro něj nejen prací, ale i srdcovou záležitostí.

» Co Tě přivedlo k práci na železnici a konkrétně u ČD Cargo?

Vystudoval jsem České vysoké učení technické, Fakultu dopravní, kde jsem získal inženýrský titul. Během studia jsem se více věnoval železniční dopravě, což mi poskytlo dostatek znalostí k úspěšnému řešení mnoha výzev a problémů, s nimiž jsem se během své kariéry na železnici setkal. Po studiu jsem šest let pracoval u jiného železničního dopravce. Železnice mě vždycky bavila, takže když jsem hledal novou výzvu, ČD Cargo byla jasná volba.

» Na jaké pozici pracuješ?

Pracuji jako vývojář aplikací ve skupině podpory umělé inteligence na O20. Mým hlavním úkolem je vývoj aplikací a automatizace procesů pomocí AI, abychom zefektivnili naši práci. Například využíváme umělou inteligenci k automatickému zpracování příchozích faktur, což implementoval můj nadřízený. Stále sleduji trendy, protože umělá inteligence se rychle vyvíjí. AI sice umí hodně věcí, ale stále má své limity a potřebuje správné lidské vedení.

» Vzpomeň si, jaké byly Tvoje začátky?

Začátky byly náročné, protože znalosti kolegů jsou na vysoké úrovni. Naštěstí byli vždy ochotni poradit a podpořit mě, což mi velmi pomohlo zvládnout první měsíce. Jsem rád, že jsem to zvládl, a těším se na další výzvy. Díky jejich podpoře jsem překonal i výzvy jako tvorbu backendu a funkčního prototypu front-endu fotoaplikace, ze které nyní čerpáme zkušenosti a máme jasné zadání pro další vývoj.

» Jak vypadá Tvůj běžný pracovní den?

Ráno probereme aktuální stav projektů. Během dne se věnuji vývoji aplikací, nastavování flow, přípravě dokumentace nebo řeším poža-

davky uživatelů. Nedávno jsem pracoval na aplikaci „Oběžníková kniha“, která zjednodušuje evidenci změn zaměstnanců, upozorňuje odpovědné osoby a umožňuje snadný přehled a export dat. Občas se také vydáváme do provozu pro sběr dat potřebných k učení AI. Díky tomuto sběru dat jsem například naučil AI získávat čísla vozů přímo z fotografií.

» Co tě na Tvoji práci nejvíc baví a proč?

Hlavním důvodem, proč už přes čtyři roky pracuji v prostředí Power Platformy od Microsoftu na aplikacích a flow je ten, že i s povrchní znalostí programování mohu zautomatizovat rutinní a nudnou práci pro ostatní zaměstnance. Ti pak mají více času na produktivní a smysluplnou práci. Vidět, jak lidem skutečně ulehčuji práci, mě motivuje každý den pokračovat dál. Myslím si, že má a následující generace už nechce dělat rutinní činnosti a více se zaměřuje na kreativní stránku, což jde ruku v ruce s nástupem umělé inteligence, která tuto automatizaci urychluje.

» Které pracovní úkoly jsou podle Tebe nejnáročnější a jak se s nimi vypořádáváš?

Nejnáročnější je pro mě výzkum dostupných technologií a postupů. Často s kolegy zkoušíme nové cesty a ne vždy najdeme správné řešení hned napoprvé. Právě tyto výzvy nás ale nejvíce posouvají kupředu. Například jsem vytvořil aplikaci „AI Validátor“, která ve spolupráci s uživateli testuje přesnost AI modelů – zjišťujeme, co umí správně a kde chybují. Díky těmto zpětným vazbám můžeme modely průběžně optimalizovat a zvyšovat jejich spolehlivost.

» Jak se snažíš udržovat dobré vztahy s kolegy a jak Ti vyhovuje atmosféra na pracovišti?

Oběd s kolegy je pro mě zásadní. Je to chvíle, kdy můžeme zpomalit, neformálně probrat věci a poznat se lépe i mimo pracovní záležitosti. Atmosféra u nás je skvělá, kolegové drží při sobě a vytvářejí přátelské a respektující prostředí.

» Jakou dovednost jsi se během svého působení v této práci nejvíc naučil?

V ČD Cargo jsem se za necelý rok naučil víc než za předchozí tři roky v jiném zaměstnání. Nejvíce jsem pokročil v tvorbě aplikací v prostředí



Šimon Genzer, vývojář podnikových aplikací FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Power Apps a nasazování umělé inteligence ve firemním prostředí.

» Když zrovna nepracuješ, jaké máš koníčky a jak trávíš svůj volný čas?

Když nejsem v práci, často mě můžete potkat někde ve vlaku. O drážní dopravu se zajímám od dětství. Při cestách vlakem rád sleduji okolní krajinu; je to pro mě jedna z mála příležitostí, kdy odložím telefon a jen si užívám výhledy. Jeden zážitek, který mi utkvěl v paměti, byl, když mě babička jako malého vzala na stanoviště Pendolina na Masarykově nádraží během dne otevřených dveří.

» Jak se podle Tebe za tu dobu, co tu pracuješ, firma změnila?

Za sebe cítím největší změnu v intenzivnějším využívání umělé inteligence při každodenní práci.

» Jak si představuješ svou budoucnost ve firmě? Máš nějaké cíle nebo sny?

Rád bych se nadále podílel na projektech zaměřených na usnadnění práce zaměstnancům pomocí AI a aplikací na Power Platformě od Microsoftu. Mým snem je více se zaměřit na zavádění moderních technologií přímo do provozu, aby naše společnost držela krok s technologickým pokrokem.

» Co bys vzkázal nebo přál našim zaměstnancům a ČD Cargo?

Umělá inteligence není o nahrazování lidské práce, ale o její podpoře a usnadnění. Doporučuji ji využívat v běžném životě, třeba pro psaní e-mailů nebo rychlé vyhledávání informací. Nebojte se experimentovat a učit se nové věci, protože právě v tom je naše budoucnost. Nejdůležitější je naučit se správně formulovat dotazy pro AI; čím lépe je dotaz popsán, tím kvalitnější výsledek dostanete. Přeji všem zaměstnancům, ať je práce na železnici baví, protože pro mě osobně je železnice láskou na celý život.

Děkujeme Ti, Šimone, že jsi nám přiblížil, jak umělá inteligence mění tvář železniční dopravy. Tvé nadšení pro inovace a neustálé hledání nových cest je pro nás velkou inspirací. Přejeme ti mnoho dalších úspěchů a nezapomenutelných zážitků – na kolejích i mimo ně.

ZA TÝM PERSONÁLNÍHO ODBORU BÁRA, OLESKA A PEPA

Sledujte nás na FB:



Rozjed' to s ČD Cargo



Dne 16. května 2025 se konal v pořadí již třetí ročník fotbalového turnaje **Intermodal Cup**, který tradičně pořádala společnost Metrans v Uhřetěvsi. Tým ČD Cargo předvedl skvělý výkon a po sérii napínavých zápasů zasluženě vybojoval první místo. Klid na kopačkách, nasazení a týmová spolupráce byly klíčem k našemu úspěchu. Děkujeme všem soupeřům za férovou hru a organizátorům za skvěle připravenou akci. Těšíme se na obhajobu titulu v příštím ročníku!

JAKUB VODÁK

PREZENTAČNÍ VŮZ ČD Cargo



Těšíme se na vás

10. – 12. června 2025	Rail Business Days	Ostrava
21. června 2025	Rodinný den se Správou Železnic	Pardubice
12. – 13. července 2025	1. Krkonošský parní víkend	Martínice v Krkonoších
27. července 2025	130 let tratě Divčice – Netolice	Netolice
13. září 2025	160 let Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy	Mladá Boleslav
20. září 2025	Národní den Železnice	Nymburk
26. – 28. září 2025	Festival parních lokomotiv	Benešov
26. října 2025	Tábor s párou	Tábor

Železniční proměny (43)

Výstavy, veletrhy a kolejová doprava

Touha člověka prezentovat své výtvořky, vynálezy a služby je velice stará. Již v roce 1791 se v Praze konala Pražská průmyslová výstava, která se měla stát důkazem, že se České království vyrovnalo s odtržením Slezska po neúspěšně vedených válkách. Na umístění všech exponátů postačoval jeden sál v pražském Klementinu. Mnohem větší význam však měla Zemská jubilejní výstava, jejíž brány se poprvé otevřely 15. května roku 1891. Navázala na další podobné výstavy konané v té době v celé Evropě. Všechny měly společný cíl – prezentaci národa, průmyslových výrobků, umění apod. A právě průmysl a s ním i doprava byly velmi rychle se rozvíjejícími odvětvími.

Vraťme se ale zpět do Prahy roku 1890, kde se chystá Zemská jubilejní výstava. Jedním z členů přípravného výboru této výstavy byl František Křížík. Nové výstaviště začalo vyrůstat na jaře tohoto roku v pražské Stromovce. Již při samotné stavbě našla své uplatnění železnice – stavitelé měli k dispozici přenosnou železnici s výklopnými vozíky, které byly používány při zemních úpravách. Svě uplatnění našla drážka i po ničivé zářijové povodni, kdy voda smetla již některé téměř hotové výstavní pavilony. Další úzkokolejná

dráha byla používána k instalaci exponátů v Průmyslovém paláci. Zároveň byla ze stanice Buštěhradské dráhy z Buben zřízena provizorní vlečná dráha používaná jednak k dopravě „zvláště těžkých předmětů“ na výstaviště a také k zásobování kotelny a „strojovny“ (pavilonu na vystavování strojů) uhlím a dřevem. Samostatnou kapitolou by mohlo být zabezpečení dopravy návštěvníků na výstaviště. U jednoho z postranních vchodů byla sice na trati c. k. priv. Rakousko-uherské státní dráhy postavena provizorní zastávka Stromovka, ale větší tíha ležela na tehdejší koněspřežné tramvaji. Výstaviště bylo přístupné v podstatě ze dvou směrů – koněspřežnou tramvaj z Prahy přes most Františka Josefa I. a ve druhém směru přes Letnou. Na druhé trase cestující mohli využít kombinace nejmodernějších dopravních prostředků – lanové dráhy a elektrické tramvaje. Pro zdolání strmé stráně od řeky na Letenskou pláň postavila pražská obec lanovou dráhu s vodním pohonem a dvěma vozy. Provoz na ní byl zahájen 30. května 1891. Z Letné však bylo na výstaviště ještě poměrně daleko. Zde se iniciativy chopil František Křížík, který vybudoval 800 m dlouhou trať první elektrické dráhy u nás od stanice lanové dráhy Oveňeckou ulicí na výstaviště. Nelze nepřipomenout, že i nejvýznamnější návštěvník výstavy –



Ukázka dobových propagačních tiskovin FOTO: SBÍRKA MICHAL ROH



Ve snaze rozšířit strojní export přijala vláda roku 1955 usnesení, aby ministerstvo zahraničního obchodu ve spolupráci s Československou obchodní komorou uspořádalo na brněnském výstavišti strojírenskou výstavu. Ta se uskutečnila v září téhož roku. Vystaveny zde byly nejen důlní lokomotivy, akumulátorové i vzduchové, ale také úzkorozchodné stroje řady TU 47.0. FOTO: SBÍRKA RADIM ŠNÁBL



Škodovy závody, jeden z nejvýznamnějších výrobců lokomotiv, představovaly své výrobky i na Pražských vzorkových veletrzích na přelomu 20. a 30. let. Zde se jedná o „dvoukoplák“, tedy typ Bs 12 – tovární typ 9 Lo. Jen pro úplnost dodejme, že Pražské vzorkové veletrhy probíhaly v letech 1920–1951, poté stát přesunul výstavní aktivity do Brna. FOTO: SBÍRKA MICHAL ROH

Martinka a spol.

V PRAZE VII.

Továrna na stroje a kotlárna.

Jediné provozovací právo v Rakousko-Uhersku

Decauville-ových přenosných dráh.

Hotové kolejnice, křižovatky, výhybky, točnice,
rozličné druhy vozíků vždy na skladě.

Dráhy do krechtů, visuté dráhy.
Točnice kulovité patent Weickum.
Váhy mostové.

Rozpočty zdarma a frauko.

Výrobci úzkorozchodných a přenosných železnic patřili k tradičním vystavovatelům.

FOTO: SBÍRKA MICHAL ROH

arcivévoda Karel Ludvík – přijel do Prahy po „železné dráze“. Salónní vlak s arcivévodou Karlem Ludvíkem a jeho manželkou Marií Terezií dorazil do Prahy na dnešní Masarykovo nádraží 14. května před 4. hodinou odpolední. Na Zemské jubilejní výstavě prezentovala své výrobky celá řada vystavovatelů a zastoupeny zde byly snad všechny obory, dopravu nevýjímaje. Svě výrobky zde prezentovala i firma František Ringhoffer, která od roku 1852 vyráběla na Smíchově železniční vozy. Návštěvníky jistě zaujaly ve „strojovně“ vystavené vozy – tendry, vůz k dopravě piva, normálněrozchodný salónní vůz nebo cisternový vůz na přepravu kyseliny sírové. Firma A. & F. Klucký ze Štěpánova u Kladna prezentovala „Patentované, samočinné, bezpečné spojky pro železniční vozy soustavy Kluckého, jež obsluhovat lze mimo koleje železniční“, firma J. Kudlicze z Buben zase kolečka k železničním důlním vozíkům. Bezesporu zajímavá byla nabídka Pražské akciové strojírně, která mj. nabízela „Přenosné dráhy patentu Dolbergova k účelům lesnickým, hospodářským a průmyslovým“. Podobný drážní systém (přenosné Decauvilleovy dráhy) nabízela i firma Martinka a spol. z Prahy. Pražská železářsko-průmyslová společnost inžerovala ocelové kolejnice, firma František Wiesner z Chrudimi zase váhy na vagóny. Samostatnou kapitolou je výstavnictví v jihomoravské metropoli Brně. Od roku 1821 se zde konaly hospodářské výstavy, ale ty dosáhly většího rozmachu až po dokončení parostrojní železnice v roce 1839. V letech 1922–1927 zde byly pořádány Brněnské výstavní trhy, každoročně specializované na některý průmyslový obor. Brnu však

scházelo stále výstaviště, a proto bylo v roce 1923 rozhodnuto zakoupit pozemek Bauervy rampy. Ihned byly také zahájeny stavební práce, při kterých samozřejmě našla uplatnění úzkorozchodná přenosná stavební dráha. A v roce 1928 zde byla uspořádána první Výstava soudobé kultury v Československu. Na návrh firmy Koloferra, závody pro potřeby průmyslu a úzkokolejných i normálních drah v Modřicích u Brna, byl hned v roce 1928 vypracován projekt na 1 424 m dlouhou dráhu o rozchodu 381 mm s parním pohonem. Malá dvounápravová parní lokomotiva byla objednána v lokomotivce Krauss, jinak všechny ostatní materiál měl být dodán domácími výrobci. Provoz na drážce byl zahájen 4. června 1928, ukončen pak v listopadu téhož roku. Ale dráha byla prokazatelně v provozu ještě v roce 1929. Parní lokomotiva táhla po výstavišti šestivozovou osobní soupravu rychlostí 15 km/hod; při projíždění panoramat, oblouků, výhybek a na křižovatkách byla snížena na 6 km/hod. Co byla panoramata? Byly to jakési osvětlené dřevěné tunely s oplechovanou střešinou. Uvnitř byly po obou stranách kolejí plošiny s výrobky a reklamními poutači různých firem. Další podobná dráha dlouhá cca 500 m s rozchodem kolejí 600 mm fungovala v letech 1950–1956 na místě dnešního pavilonu Z. Další zajímavostí byla téměř 3,5 km dlouhá vlečka vedoucí z brněnského dolního nádraží přímo do areálu výstaviště využívaná nejen při dopravě „kolejových“ exponátů na výstaviště, ale také pro propagační jízdy, při kterých byli cestující parními vlaky dopravováni přímo do areálu.

MICHAL ROH