

Cargovák



Úvodní sloupek

Zákaz nakládky na dřevo a ztráty přeprav

Poklidnou letní hladinu mediálních vod rozčeřily v nedávné době dvě zprávy týkající se přeprav dřeva a naší společnosti. S ohledem na jejich vyznění považuji za důležité uvést je na pravou míru. Oba zmíněné články je nutné vnímat v kontextu probíhající restrukturalizace ČD Cargo. Tu si v naší společnosti vynucuje situace nejenom na českém, ale i evropském dopravním trhu. Objem zboží přepraveného po kolejích klesá. O důvodech jsme hovořili již mnohokrát, takže zmíním jen odklon od spalování pevných fosilních paliv, pokles hutní výroby a snížení konkurenceschopnosti dalších průmyslových odvětví. Za toto zboží bohužel není náhrada. O určité přepravy přicházíme v důsledku konkurenčního boje, zároveň se nám však daří v tomto boji nové zakázky získávat. S aktuální situací jsou spojeny velké ekonomické problémy mnoha dopravců, kteří se své kapacity mnohdy snaží uplatnit doslova za každou cenu. Poslední skupinu ztrát přepravních objemů před-

stavují některé velmi ztrátové jednotlivé vozové zásilky, jejichž přepravu si již nemůžeme dovolit realizovat. Týká se to především právě již zmíněného dřeva. V této oblasti nejsme díky rychlejšímu růstu nákladů na železnici schopni dále dorovnávat ceny silniční konkurence. Proto jednáme se zákazníky o tom, jak soustředit nákladku do větších stanic, navrhujeme změny technologie obsluh a upravujeme ceny za námi poskytované služby. Přepravní výkon všech dopravců na síti Správy železnic poklesl za první pololetí letošního roku o 5,3 %, výkony ČD Cargo se v tomto období zmenšily o 3,2 %. Znamená to, že trh padá výrazně rychleji. Abychom si udrželi naši konkurenceschopnost a stabilizovali ČD Cargo i do budoucna, musíme pokračovat v dalších etapách již probíhající restrukturalizace. Ta je bohužel spojená i se snižováním kapacit, včetně propouštění zaměstnanců. Intenzivně proto komunikujeme s odborovými centrály a do srpnového Cargováku s redakcí připravíme na toto téma obsáhlejší materiál.

TOMÁŠ TÓTH
PŘEDSEDA PŘEDSTAVENSTVA ČD CARGO

Obsah

Výluky na Liberecku a v Pojizeří

02 Výluky na infastruktúre majú vždy veľký dopad na plynulosť a kapacitu železničnej dopravy. Cestujúci sú prepravovaní autobusy, nákladné vlaky sú vedené po mnohdy netradičných odklonových trasách.



Přepravy řeziva z pily LABEWOOD

03 Moderní velkokapacitní pila společnosti LABEWOOD se specializuje na pořez měkkého jehličnatého dřeva a vyrábí čerstvé řezivo pro potřeby dalšího zpracování. Část vyrobeného řeziva míří ze štětí k cílovým odběratelům po železnici s ČD Cargo.



Za první pololetí letošního roku přepravilo ČD Cargo o cca 450 tis. tun jednotlivých vozových zásilek méně. Důvodem je především pokles průmyslové výroby v klíčových odvětvích spojený s nutností zachovat efektivitu přeprav tohoto segmentu. Z některých traťových úseků tak pravděpodobně manipulační vlaky zcela zmizí. FOTO: MICHAL ROH ML.

Odklony přes Horšovský Týn

N Na železniční trati lokálního charakteru Staňkov – Poběžovice o délce 21,7 km s maximálním sklonem 10 ‰ byl zahájen provoz roku 1900. Dráha slouží jako spojka mezi hlavní tratí Plzeň – Domažlice (Furth im Wald) a lokální dráhou Domažlice – Tachov – Planá u Mariánských Lázní.

Samozřejmě primárním úkolem dráhy je napojení relativně velkého města Horšovský Týn na železnici a tím i umožnění spojení do centra západních Čech, do Plzně. Bohužel po rozvoji sil-

niční infrastruktury byl význam železnice značně upozaděn a už při samotném pohledu do zeměpisné mapy je zcela jasné, že dráha může silniční dopravě konkurovat velice obtížně, a to i za předpokladu, že průměrná rychlost dopravy na přetížené silniční infrastruktuře dosahuje cca 60 km/h a v obcích mnohem méně. V období od začátku května až do poloviny června roku 2025 proběhla dlouhodobá a nepřetržitá výluka traťové koleje mezi Domažlicemi a Poběžovicemi za účelem modernizace infrastruktury. Jelikož v železničních stanicích Poběžovice a Bělá nad Radbuzou probíhá ob-



Dne 13. června 2025 sledujeme v železniční stanici Horšovský Týn dvojici 742.441 + 742.397 v čele řádně „vypakovaného“ odklonového manipulačního vlaku z Poběžovic do Staňkova.

časná nakládka dřeva, došlo k odklonu páru manipulačního vlaku 88700 a 88701 v trase Staňkov – Horšovský Týn – Poběžovice a zpět. V současném GVD 2025/2026 je železniční stanice Horšovský Týn obsluhována nepravidelně zpravidla v rámci zpáteční jízdy Mn 88701 z Bělé nad Radbuzou do Domažlic, resp. tzv. „odskokem“ z Poběžovic. Dříve se v Horšovském Týně vykládalo uhlí pro zdejší maloodběratele, od zániku této komodity slouží zdejší stanice výhradně k nepravidelné nakládce dřeva. Naopak úsek Horšovský Týn – Staňkov je bez nákladní dopravy. V sousedství železniční

zastávky a jediného nákladního na tomto úseku v Křenovech je pouze místní pila, která již služeb železnice nevyužívá a je vůbec otázkou, zdali se zde dřevo ještě zpracovává. Zastihnout na tomto úseku nákladní vlak lze tedy pouze v době výluk a při nemožnosti jízdy mezi Domažlicemi a Poběžovicemi. Dále zcela výjimečně při přepravách kameniva z Poběžovic směrem na Plzeň. V tomto případě však jde většinou o jízdy nákladních vlaků jiných dopravců v jednotkách souprav (vlaků) ročně.

TEXT A FOTO: NT



Téměř archaická stanička Křenovy, kde je obnoveno kolejiště, a to včetně manipulační koleje.

Výluky na Liberecku a v Pojizeří

V V dubnu 2025 začaly na síti Správy železnic další rozsáhlé výluky. V pořadí první výluka, o které bude řeč, začala 1. dubna 2025 na trati Liberec – Hrádek nad Nisou. Došlo k zastavení nejen osobní, ale i nákladní dopravy, která primárně využívala stanici Chrástava, kde se nakládalo dřevo s určením do zpracovatelského závodu BIOCEL LENZING Paskov. Cílem této výluky je kompletní modernizace tratě včetně železničních stanic.

V pořadí druhá a poměrně rozsáhlá výluka začala v úseku Turnov – Tanvald 8. dubna 2025.

Obdobně jako v prvním případě, i zde se jedná o poměrně rozsáhlou modernizaci infrastruktury, a tedy i definitivní zánik původní podoby mnohdy archaických železničních stanic, jako je například Malá Skála. Osobní doprava je plně nahrazena autobusy, nákladní doprava směr Staropacko je odkloněna na trasu přes Ostrohměř nebo Lomnici nad Popelkou. Nicméně po „odchodu“ kůrovce a vytěžení rozsáhlých lesních porostů je nákladní doprava na tomto rameni ve výrazném útlumu. Velký vliv na počty vozů, resp. na počty obsluh má i odklon od spalování tříděného uhlí, kterým byli prostřednictvím uhelných skladů zásobováni zdejší maloodběratelé. Letos došlo také k přechodu



Dvojice „elektroniků“ 743.003 + 743.008 byla s odklonovým „manipulákem“ Turnov – Horka u Staré Paky vyfotografována v červnu 2025 nedaleko Jivan.

přeprav dřeva pro zpracovatelský závod v Horce u Staré Paky (palety a jiné výrobky ze dřeva) na silnici, vyjma případů, kdy ČD Cargo přepravilo pět vozů ze Slaného a šesti vozů z Protivína.

Úsek mezi Turnovem a Železným Brodem je společný i pro dráhy Železný Brod – Tanvald a Tanvald – Kořenov (Harrachov). Na „zubačce“ rovněž probíhá rozsáhlá výluka (viz Cargovák 3/2025). Je zde zavedena náhradní autobusová doprava, mezi stanicemi Kořenov a Szklarska Poręba Górna jsou v provozu motorové osobní vlaky dopravce Zubačka provoz s. r. o. V případě dopravy nákladní je na celý úsek vyhlášen ZAN, tedy zákaz nakládky. Z těchto důvodů ještě během měsíce března

docházelo k předzásobení našich zákazníků sklářským pískem z Libuně. ZAN je platný od 8. dubna 2025, s opětovným návratem železniční dopravy se počítá až k 1. říjnu 2025. Z důvodu rozloučení s původní infrastrukturou byla 16. března 2025 ve spolupráci s ČD Cargo uspořádána mimořádná rozlučková jízda fotovlaku na úseku Turnov – Harrachov a zpět. Do čela vlaku byl nasazen „elektronik“ 743.004, souprava byla řazena ze dvou vozů řady Faccs a jednoho Eas a nechyběl ani nezbytný „hytlák“ řady Daa-k. Slunečné počasí a doznívající zima dala celé akci již neopakovatelnou atmosféru.

TEXT A FOTO: NT



Jeden z posledních manipulačních vlaků projel stanicí Malá Skála v její původní archaické podobě Mn 84107/84108 se strojem 743.003. Vezl prázdnou cisternu z depa ČD ve Staré Pace a vůz řady Es ze Semil po vykládce uhlí.

Přeprava tramvajových kolejnic

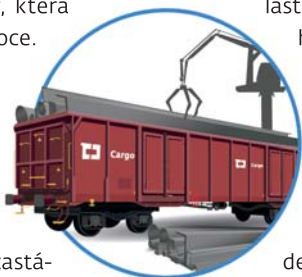
V pátek 23. května 2025 dorazila do stanice Praha-Zličín v západní části hlavního města zásilka nových tramvajových kolejnic pro pražský Dopravní podnik, a to z Třineckých železáren. Kolejnice pro tramvajové provozy jsou – na rozdíl od kolejnic železničních – spíše neobvyklá zásilka, a proto si o ní něco napíšeme.

Kolejnice typu NT1 o délce 18 metrů jsou určeny pro plánovanou rekonstrukci tramvajové tratě v ulici Mariánské hradby, která by měla proběhnout v příštím roce. Stávající podoba tratě v jedné z nejhezčích částí Prahy je z roku 1993 a je tedy stará více než třicet let. Rekonstrukce proto bude poměrně rozsáhlá a kromě výměny kolejí dojde také ke změně poloh některých zastávek. Historie této tratě je samozřejmě mnohem starší a sahá do prvních let provozu elektrických tramvají v Praze, neboť již od roku 1899 se Elektrické podniky zabývaly propojením Malé Strany a Hradčan tramvajovou tratí. Prvotní plány počítaly s tramvajovou tratí v Ne-

rudově ulici, která však nebyla k běžnému provozu sklonově příliš vhodná a počítalo se zde dokonce s výstavbou ozubnicové parní tramvaje (a nakonec se zde ještě před první světovou válkou rozjely první pražské autobusy). Až v letech 1908–1909 byly vypracovány projekty tratě z Klárova Chotkovou ulicí, přes Mariánské hradby, Brusnici a přes Loretánské náměstí na Pohofelec.

Dnes má tato trať velký význam pro pražský turistický ruch, neboť ji používá mnoho turistů mířících do prostoru Pražského hradu a celé oblasti Hradčan. Tento charakter podtrhuje i aktuální linkové vedení, kdy tudy pravidelně projíždějí dvě linky, 22 a 23. První z nich je jedna z nejdelších v Praze a spojuje Hostivař s Bílou Horou. Druhá, která ji doplňuje, vede z obratiště Zvonarka na Vinohradech na někdejší spartakiádní smyčku Královka. 23ka má vysloveně turistický charakter, který je podtržen nasazováním historických čtyřnápravových vozů.

Samotná přeprava kolejnic, resp. její poslední míle z Prahy-Libně probíhala tak, že večer 23. května 2025 přivezl manipulační vlak 85024



Vozy ložené kolejnicemi přistavené na manipulační kolej v železniční stanici Praha-Zličín

FOTO: JAN ŠUROVSKÝ

čtyři vozy řady Res ložené celkem 162 kolejnicemi přes „Pražský Semmering“ do Prahy-Zličína, kde byly přistaveny na manipulační kolej. Zde byly v následujících dnech vyloženy a převezeny do Řep do deponie Vrchní stavby DP. Tam pak budou připraveny na konečnou montáž a insta-

laci v rekonstruované trati. Někdy v létě 2025, přesný termín ještě není znám, pak budou stejně přivezeny i kolejnice délky 25 m typu 49E1 a snad i betonové pražce pro stejnou stavbu.

TEXT: MARTIN BOHÁČ

Exportní přepravy řeziva LABEWOOD

V letošním roce se úspěšně rozvíjejí exportní přepravy řeziva ze zpracovatelského závodu LABEWOOD Štětí do různých destinací v okolních zemích. Jedná se v zásadě o dva typy přeprav. První k příjemcům v okolním vnitrozemí, především Rakousku a Německu a v menší míře i v České republice, a druhé určené do exotických destinací, především v oblasti Perského zálivu, Blízkého východu a severní Afriky.

Ty jsou realizovány přes slovin- ský přístav Koper. Jiné dělení pak existuje dle použitých železnič- ních vozů, a to na vozy otevřené kla- nicové řad Res, Rs, Rns a podobné a na vozy kryté řad Hillmrrs, Habbiins a Habbiilns. První uvedený typ vozů je používán zejména

na relacích do Rakouska a Německa a druhý pak dominuje u přeprav do Koperu.

Od letošního dubna jsou na druhé uvedené přepravy řeziva nasazovány nově vyrobené vozy řady Habbiins pořízené spediční firmou RND, která jich čtyřicet objednala v roce 2021 v Tatravagonce Poprad. V současné době jsou na přepravy do Koperu nasazovány dvě soupravy po dvaceti pěti vozech tvořené především staršími vozy výše uvedených řad, doplněné nově vyráběnými vozy. Na přepravách, které obchodně zajiš- ťuje firma SBS Cargo Praha, se podílí dopravci ČD Cargo, RCA a SŽ-Tovorni promet a jejich zají- mavostí je, že jako ucelené vlaky jsou vedeny pouze na českém území přes státní hranici do Summerau. Zde jsou pak vozy řazeny do relačních vlaků, kterými pokračují přes Vil-



Nakládka řeziva do krytých vozů na vlečce společnosti LABEWOOD FOTO: PETR KADEŘÁVEK

lach a Jesenici do cílové destinace. Je tomu tak proto, že RCA v zásadě neprovozují ad-hoc vedené ucelené vlaky a snaží se vhodnými zásilkami naopak využít systém relačních vlaků. To je obchodní i provozní politika, která vede k optimalizaci nákladů, lepšímu využití stávajících kapacit včetně pozitivních dopadů na zaměstnanost provozních profesí, a v neposlední řadě i k určité stabilitě a robustnosti provozované sítě vlaků.

Závod firmy LABEWOOD zahájil výrobu na podzim roku 2020 a s umístěním v těsném sousedství papírny Mondi Štětí vytváří zajímavou synergií ve zpracování dřeva různého druhu a s různým využitím v jednom místě. Oba závody mimo jiné sdílejí společné vlečkové napojení, které je primárně zaústěno do stanice Hněvice na trati Praha – Lovosice – Ústí nad Labem, s alternativou pro případ výluk a mimořádností i do stanice Štětí na trati Nymburk – Ústí nad Labem-Střekov. Mondi Štětí pak najdeme i mezi akcionáři firmy LABEWOOD, dalšími pak jsou

Holzindustrie Maresch (se sídlem v Retzu), investiční společnost Eco-Investment a obchodní firma Unitimber, která se specializuje na obchod s řezivem právě se zeměmi východního Středomoří a Perského zálivu.

LABEWOOD se zaměřuje na pořez měkkého jehličnatého dřeva a produkci řeziva s kapacitou zpracované kulatiny 1 milion m³ ročně; naopak „sesterská“ papírna Mondi využívá pro výrobu celulózy, papíru a biomasy vlákniny, tedy méně kvalitního dřeva, které se pro produkci řeziva nehodí. A oba závody využívají železnici jak pro návoz vstupních surovin, tedy především kulatiny, tak i odvoz hotových výrobků. Výše popsané přepravy dokazují, že i v dnešní době dokáže být konvenční železnice konkurenceschopná v přepravách zboží s vyšší přídavnou hodnotou, a to navíc s mnohem nižší uhlíkovou stopou než u silniční přepravy.

S VYUŽITÍM INFORMACÍ Z ČASOPISU ŽELEZNIČNÍ MAGAZÍN PŘIPRAVIL MARTIN BOHÁČ



Vlak Pn 66761 Hněvice seř. n. – Horní Dvořiště st. hr. s řezivem z pily společnosti LABEWOOD do stanice GaildorfWest projíždí zastávkou Hrdějovice. FOTO: JAKUB SVOBODA

Zajímavosti z provozu

Legiovlak do Kraslic

N Na objednávku Českých drah, konkrétně Centra historických vozidel, zrealizovalo ČD Cargo přepravu Legiovlaku z Lokte přes Nové Sedlo u Lokte do dopravní Kraslice předměstí ležící na regionální trati ze Sokolova do německého Klingenthalu.

Ta je provozována firmou PDV RAILWAY a ČD Cargo je jediným dopravcem, který je v současnosti oprávněn provozovat na této trati nákladní dopravu. Převoz Legiovlaku do Kraslic předměstí proběhl 23. června 2025 a zajišťilo jej OPŘ Západ lokomotivou 742.396

a strojvedoucím z PP Cheb. Odvoz z Kraslic předměstí se uskutečnil v ranních hodinách 30. června 2025 a lokomotiva téhož čísla odvezla soupravu Legiovlaku z Kraslic předměstí až do Chomutova.

Doplňme, že Legiovlak je ambiciózní projekt Československé obce legionářské, který si předsevzal vytvořit věrnou repliku legionářského vlaku z období let 1918–1920, kdy na Transsibiřské magistrále v Rusku probíhaly válečné operace čs. legií. Vlak křižuje od května 2015 celou Českou republiku a jeho cesta potrvá minimálně do roku 2026 díky podpoře Ministerstva obrany a Ministerstva dopravy.

MICHAL ROH



Souprava Legiovlaku vyfotografovaná 23. června 2025 nedaleko Lokte FOTO: VÁCLAV VOSMÍK



Spolufinancováno Evropskou unií

Program CEF jako klíčový nástroj pro rozvoj ERTMS v České republice

D Do roku 2025 se Česká republika pevně zařadila mezi státy, které jsou nejaktivnější v zavádění evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS). Díky účelnému plánování a cílenému využití prostředků z Nástroje pro propojení Evropy (CEF1) se podařilo překonat počáteční překážky a posunout se k rozsáhlé a úspěšné implementaci.

Od roku 2015 spolufinancovala Evropská komise v České republice celkem 23 projektů, jejichž cílem je jak vybavování hnacích vozidel systémy ETCS, tak úprava traťové infrastruktury.

Celková výše podpory dosáhla téměř 247 milionů eur. Z těchto 23 projektů jich bylo dosud úspěšně dokončeno 9 – konkrétně 4 projekty dovybavení lokomotiv palubním systémem ETCS a 5 projektů vybavování tratí. I přes technické a procesní komplikace, zpoždění způsobená v dodavatelských řetězcích nebo pandemií COVID-19 se projekty podařilo uzavřít do konce roku 2024, v souladu s pravidly příslušného programu. I když původní ambice pro hnací vozidla byly mnohem vyšší, realita si vyžádala snížení počtu na 276 vozidel – z toho 128 pro nákladní a 148 pro osobní dopravu. Všechna dovybavená vozidla však již využívají vyšší verzi systému ETCS, Baseline 3.



Zástupci poskytovatele dotace po inspekci funkčnosti ETCS na jedné z lokomotiv ČD Cargo.

FOTO: PETRA KREISCHE

Na těchto zkušenostech staví Česká republika i v pokračujícím programu CEF2, v jehož rámci se podařilo získat dotaci pro dalších 15 projektů – 7 pro infrastrukturu a 8 na dovybavení hnacích vozidel – s celkovou výší podpory 127 milionů eur. Do roku 2027 by tak mělo být díky těmto projektům vybaveno systémem ETCS celkem 446 hnacích vozidel a dalších 135 km tratí. To posune Českou republiku zásadním způsobem ke špičce EU v oblasti bezpečnosti, digitalizace a interoperability železniční dopravy.

ČD Cargo je aktuálně zapojeno do dvou z těchto probíhajících projektů:

- „Deployment of ETCS Level 2 Baseline 3 on-board components in selected vehicles of ČD Cargo“ (akronym: 21-CZ-TC-21-CZ-TC-CDCERTMS II), který zahrnuje 17 lokomotiv,
- „Delivery and implementation of the ETCS on-board units L2B3 into selected traction ve-

hicles of ČD Cargo, a.s.“ (akronym: 22-CZ-TC-CDCERTMS), jenž se týká 99 hnacích vozidel. Prvním z patrných výsledků dotační podpory bylo zahájení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS v roce 2023 na trati Olomouc – Uničov a od ledna 2025 byl tento provoz postupně spuštěn na úsecích Praha-Běchovice – Česká Třebová – Adamov – Modřice – Břeclav a Přerov – Česká Třebová. Do roku 2030 by tak měl být výhradní provoz pod ETCS realizován na všech hlavních tranzitních koridorech České republiky. Tato iniciativa, podpořená z evropských fondů a podložená systematickým plánováním, významně přispívá ke zvýšení bezpečnosti, omezení některých zpoždění a posílení přeshraničního propojení země. Česká republika tímto krokem potvrzuje svou významnou roli v budování jednotné a interoperabilní evropské železniční sítě.

PETR JINDRA

Léto plné zábavy s VPN Family

Užívejte si letní data za cenu jednoho měsíce.

Chcete být online kdekoli v ČR nebo EU bez nutnosti vyhledávání místní Wi-Fi sítě? Objednejte si ještě dnes náš zvýhodněný datový balíček 1,5 GB nebo 3 GB a buďte online od června do srpna za cenu jednoho měsíce.

Například s tarifem OneNet Mobilní připojení 3 GB ve VPN Family – Vodafone vás celé léto vyjde jen na 175 Kč. Pokud využíváte internet v mobilu L (3 GB FUP) ve VPN Family – O2, zaplatíte za celé léto jen 235 Kč.

Data už máte, ale na léto jich potřebujete více? **I pro vás máme drobnou výhodu, díky které ušetříte. Při navýšení dat s FUP v červnu nebo červenci získáte jednorázovou slevu 30 Kč.** Data můžete využít třeba na navigaci, sociální sítě, posílání fotek z dovolené nebo psaní i volání přes WhatsApp.

Využijte naši letní slevu až 40 % na mobily v e-shopu VPN Family. Odměňte sebe nebo své děti za vysvědčení nebo si užijte prázdniny s novým mobilem za skvělou cenu! Stačí si objednat neomezený hlasový tarif a sleva je vaše – akce platí až do konce srpna!

Vezměte si své oblíbené TV pořady s sebou, ať už míříte na chalupu, k moři, nebo jen odpočíváte doma. **Objednejte si Kuki TV s HBO na měsíc zdarma a zůstaňte v obraze.** Ještě jste Kuki TV nevyzkoušeli a využíváte některou z našich služeb? Nyní máte možnost Kuki TV vyzkoušet na měsíc zcela zdarma a bez závazku!

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

Již 14 tisíc zaměstnanců a jejich rodin se stalo součástí drážní rodiny VPN Family. Připojte se i vy, zeptejte se svého kolegy a ušetřete!



Fotosoutěž ČD Cargo

Vyhrajte hodnotné ceny! Zašlete nám fotku nákladního vlaku nebo lokomotivy ČD Cargo. Vybrané snímky budou vybrány do stolního kalendáře pro rok 2026. Fotografie zasílejte na email: fotosoutez@cdcargo.cz, včetně krátkého popisku.

Soutěž trvá do 30. září 2025, vyhlášení proběhne 20. října 2025. Více informací na www.cdcargo.cz/fotosoutez.

1. cena: Model lokomotivy ČD Cargo Megapixel – poukázka v hodnotě 1.500,- Kč
Dárkový balíček reklamních předmětů ČD Cargo
2. cena: Model nákladního vozu ČD Cargo Megapixel – poukázka v hodnotě 1.500,- Kč
Dárkový balíček reklamních předmětů ČD Cargo
3. cena: Megapixel – poukázka v hodnotě 1.500,- Kč
Dárkový balíček reklamních předmětů ČD Cargo

ČD Cargo si vyhrazuje právo použít zaslané fotografie k propagačním účelům.



Inspirativní HRrrrZóna

Inspirujte se příběhy našich zaměstnanců...

Petr Andrýs pracuje jako mistr kolejových vozidel v Českých Budějovicích. Na dráhu ho přivedl tatínek, který se celý život věnoval opravám kolejových vozidel. Dnes má pod sebou dvacet lidí, se kterými sdílí nejen každodenní výzvy, ale i snahu dělat svou práci poctivě a srdcem. A že je opravář tělem i duší, poznáte i podle jeho koníčku – renovuje staré britské automobily a s láskou jim vrací život.

» Jak dlouho pracuješ u nás a co tě původně přivedlo na dráhu?

U ČD Cargo pracuji od roku 2016, takže už devátým rokem. Dá se říct, že železnice mě provází celý život. Můj táta byl totiž opravář kolejových vozidel a pracoval dlouhá léta nejdřív u Českých drah a později u ČD Cargo. Už jako malého mě bral na výstavy lokomotiv a vozů, vodil mě do opravy, kde mi ukazoval, co všechno jeho práce obnáší. Ten svět mě fascinoval. Líbilo se mi, jak se pod jeho rukama staré nebo porouchané věci měnily v něco, co znovu funguje. Možná tehdy jsem poprvé pochopil, že práce rukama může být krásná a užitečná zároveň. A protože jsem k tomu měl od mala blízko, nebylo co řešit – šel jsem studovat obor opravář kolejových vozidel do Českých Velenic.

» Jak bys popsal své začátky?

Moje začátky u Carga nebyly nijak těžké, protože jsem už dopředu věděl, do čeho jdu. Táta mě vodil i přímo na opravy, takže jsem měl představu o prostředí a práci. Nezačínal jsem úplně z nuly. Vlastně to pro mě bylo přirozené pokračování toho, co jsem znal z domova.

» Jak vypadá tvůj běžný pracovní den?

Každý den je trochu jiný, ale určitý rytmus to samozřejmě má. Po příchodu do práce si otevřu e-mail a projdu si aktuální požadavky na opravy. Podle toho rozdělím práci mezi svůj tým – máme kolem dvaceti lidí, takže je důležité, aby každý věděl, co má dělat. Snažím se každému zvlášť vysvětlit, co je potřeba, a pokud je něco složitějšího, projdeme si to důklad-

něji. Během dne vše eviduji v systému, kontrojuji postup práce a dohlížím na to, aby se opravy dělaly správně, bezpečně a včas. Je to kombinace vedení lidí, technického dohledu, zodpovědnosti a administrativy.

» Co tě na tvé práci nejvíce baví?

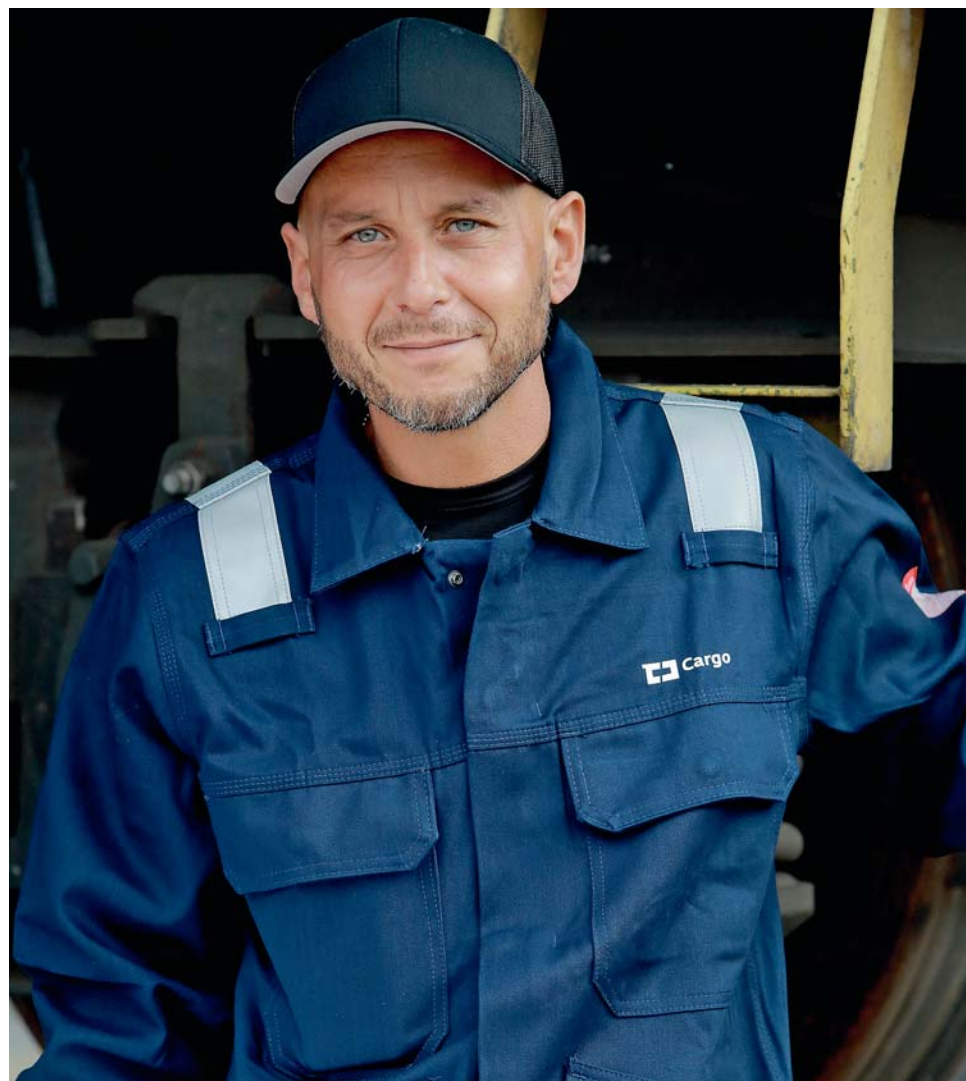
Na téhle práci mě baví hlavně to, že je konkrétní, viditelná a smysluplná. Když opravíme vůz, vidím za sebou výsledek. Vím, že něco, co předtím nefungovalo, teď zase může jezdit. Fascinuje mě především práce na brzdových systémech – je tam víc techniky, logiky i zodpovědnosti. Člověk musí přemýšlet, zkoušet, hledat chyby. A pak je tu ještě jeden důležitý aspekt – lidi. Práce s lidmi není vždy snadná, ale když vidíte, že tým funguje, že si navzájem pomáháme a táhneme za jeden provaz, je to velká radost.

» Jak udržuješ dobré vztahy s kolegy?

Snažím se být vstřícný, naslouchat a hlavně nejednat z pozice síly. Když vidím, že někdo v týmu potřebuje pomoc nebo má náročnější den, zorganizuji práci tak, aby ji mohl dělat s kolegou, ne sám. Vždycky říkám, že osobní problémy si máme řešit mimo práci, ale zároveň chápou, že nejsme stroje. Důležité je umět s lidmi mluvit a ne je jen úkolovat. Myslím, že i díky tomu u nás panuje dobrá atmosféra. A když se něco nedaří? I to se dá zvládnout, pokud spolu mluvíme otevřeně.

» Jaké máš koníčky a jak relaxuješ ve volném čase?

Miluji stará auta. Renovace veteránů je můj velký koníček, obrovská výzva a zároveň způsob, jak vypnout. Mám doma Triumph a Austin Healey – obě auta jsem renovoval, jedno mi trvalo skoro šest let. Kastle, motor, lak – všechno prošlo rukama buď mýma, nebo party zkušenných nadšenců, co mají celoživotní lásku k autům. Je to časově náročné, ale zároveň nesku-tečně naplňující, když jezdím s nimi na výstavy nebo vystavuji v Budějovicích jako dekoraci v jednom autosalonu. Kromě aut mám rád lyžování, kolo a sport obecně – pomáhá mi to udržet se v kondici a vyčistit hlavu.



Petr Andrýs, mistr kolejových vozidel FOTO: ARCHIV ČD CARGO

» Jak vnímáš změny, které proběhly v ČD Cargo během Tvé kariéry?

Začínal jsem na staré opravně, kde jsme pracovali venku – za deště, sněhu i mrazu, bez haly, pod širým nebem. Dneska máme moderní novou halu, důstojné zázemí a mnohem lepší podmínky pro práci. Myslím, že je to známka toho, že si firma váží svých lidí a dělá pro ně maximum. A i když se vybavení částečně obnovuje, pořád u nás najdete i starší přístroje – a já osobně mám rád tu poctivou, kvalitní starou techniku. Často funguje líp než některé nové věci.

» Co bys vzkázal svým kolegům a firmě ČD Cargo?

Všem kolegům bych chtěl vzkázat: važme si své práce a zůstaňte takoví, jací jsme. A firmě ČD Cargo přeji, aby dál držela směr, kterým se vydala. Za poslední roky se toho hodně změnilo k lepšímu – ať už jde o pracovní podmínky, zá-

zemí nebo přístup k lidem. Já jsem ve firmě spokojený a jsem rád, že tu můžu být.

Děkujeme Petře za to, že s námi sdílí svůj příběh. Tvůj poctivý přístup, klidná energie a láska k technice jsou inspirací nejen pro tvůj tým, ale pro nás všechny. V Cargo nejsme jen zaměstnanci – jsme lidé s příběhem. A právě takové příběhy nás spojují.

ZA TÝM PERSONÁLNÍHO ODBORU BÁRA, OLESKA A PEPA

Sledujte nás:



Rozjeď to s ČD Cargo

PechaKucha v železničním prostředí

V podvečer 29. května 2025 bylo ve vloni otevřené hale opravný nákladních vozů SOKV České Budějovice nezvykle rušno. Prostor zaplnilo kolem 200 diváků a v hlavní roli stanul nákladní vůz řady Res, který se proměnil v improvizované jeviště. Konala se zde 33. řada českobudějovické PechaKucha Night.

Pro toho, kdo o tomto celosvětovém projektu nic neslyšel, malé vysvětlení: projekt PechaKucha (japonský výraz pro „klábosení“) vymysleli v roce 2003 v Tokiu dva architekti. Jejich cílem bylo vytvořit prostor pro setkávání zajímavých lidí na jednom místě v jednom čase. Každý z deseti vystupujících může mluvit o svém životě, povolání, zálibách, nápadech... O tom, co realizoval, čím se zabývá, co chystá nebo o čem sní. To vše ve formátu 20×20, kdy si připraví pro svůj výstup 20 obrázků a každý z nich může komentovat po dobu

20 vteřin; dohromady tedy jedno vystoupení trvá 6 minut a 40 vteřin. V současné době probíhá PechaKucha ve více než 1 200 městech po celém světě. Každá akce je jiná nejen díky pozvaným hostům a jejich vyprávění, ale i netradičnímu prostředí, ve kterém se zpravidla koná. Čtvrtěční večer proběhl tedy v opravně nákladních vozů – prostoru, kam se veřejnost tak snadno nedostane. A kromě povídání o úspěšném softbalovém klubu z nedalekých Ledenic, zakládání českobudějovické „ajťácké“ platformy nebo o jednom z programů Skautského institutu či rehabilitaci a cvičení na slackline (širokém popruhu upevněném mezi dvěma kotvícími body), se ten večer představil i cyklobrodruh, gymnaziální učitelka se svým životním příběhem, bývalý majitel antikvariátu nebo operátorka z Jaderné elektrárny Temelín. Novou opravnu i celý areál SOKV s jeho historií představil Jiří Jantač, technik podpory IT ČD Cargo a bylo to pro diváky poutavé vyprávění.

Tak až příště narazíte ve vašem městě na titul PechaKucha, už víte, že to bude zajímavý večer se zajímavými lidmi. Organizátoři děkují všem zaměstnancům SOKV, kteří se na zajištění této akce podíleli. Více o českobudějovické Pecha-

Kucha si můžete přečíst na <https://pechaku-chacb.cz/>, kde je i archiv všech proběhlých 33 dílů. HANA HAJNÁ FOTO: JIŘÍ JANTAČ



Železniční proměny (44)

Těžba, doprava a zpracování vápence v Českém krasu (1. část)

M

Mohutné vápencové vrstvy s výraznými útesy, proděravělé četnými jeskyněmi a porostlé keři a nízkými stromy, dávají krajině kolem řeky Berounky zvláštní ráz. Český kras, jak tuto oblast mezi Prahou a Berounem prvně nazval archeolog a geolog Jaroslav Petrbok, je součástí Barrandienu – části Středočeské pánve pojmenované podle slavného francouzského vědce Joachima Barranda, který tu v letech 1840–1870 prováděl své výzkumy.

Rozvoj cementářského a vápenického průmyslu na Berounsku má staletou tradici a neoddělitelně souvisí s prudkým rozvojem stavebnictví. Na území dnešního Českého krasu se vápenec těžil již v 15. století. Vápenické řemeslo se zde začalo rozvíjet ve století osmnáctém. Ve druhé polovině 19. století přicházejí na Berounsko zkušení podnikatelé, otevírají zde nové vápencové lomy a zakládají první továrny na zpracování vápence. Jedním z prvních byl Adam Tomášek, který začal pálit vápno již v roce 1866, další vápenka založená v roce 1871 „Akciovou společností k vyrábění vápna a cementu“ měla v době svého založení osm šachtových pecí Pacoldovy soustavy, v letech 1874–1875 založili podnikatelé Ferdinand Bárta a Karel Tichý v Berouně proti cukrovaru závod na pálení vápna a v roce 1894 založil u Berouna vápenku také podnikatel Max Herget. 26. listopadu 1889 byla založena „Králdvorská

cementárna, akciová společnost pro vyrábění portlandského a puzzolánového cementu“. Původní doprava suroviny koňskými potahy nemohla dlouho postačovat prudkému nárůstu výroby, a tak k historii těžby a zpracování vápence na Berounsku začala neodmyslitelně patřit i úzkorozchodná malodráha o rozchodu 760 mm, známá pod zkratkou KBK (Königs Hof – Beraun – Koněprus). Byla určena ke svozu vápence z lomů v oblasti Koněprus a Tetína do cementárny v Králově Dvoře a pro berounské firmy Tomášek a Max Herget. O vznik akciové společnosti „Drobná dráha Králův Dvůr – Beroun – Koněprusy“ se sídlem v Praze se zasloužila především společnost Franz Schön a synové. Pro provoz na této dráze byly v roce 1897 v lokomotivce Krauss v Linci zakoupeny dvě lokomotivy označené jmény „Tetín“ a „Koneprusy“ a u firmy Ringhoffer na Smíchově 30 nízkostěnných vozů o nosnosti 10 tun. Provoz na 10,5 km dlouhé trati z Berouna na jižní návrší Zlatého koně s odbočkou z Koněprus do lomu Kobyla dlouhou 784 metrů byl zahájen 9. května 1898. Dráha měla dvě koncové stanice – Beroun a Koněprusy – a nákladíště Tetín, Damil, Kobyla, Zlatý kůň a Žabka. V počátcích provozu se jezdilo pouze ve dne. Z Berouna se do lomů vyvážely prázdné vozy. Nejdříve jel vlak do Koněprus, po telefonické odhláše jej následoval další na Damil. V odpoledních hodinách se svážely naložené vozy zpět do Berouna. Provoz tehdy zajišťovalo 11 zaměstnanců. V průběhu dalších let se vo-



Těžba vápence v původním lomu v Kosově. Bagr těžil do zásobníků, ze kterých byl vápenec nakládán do vozíků lanovky. Ty byly na podvozcích přistavovány do stanice lanové dráhy k zavěšení na lano (kolem roku 1910).



Lokomotiva „Dvouletka“ přijela se soupravou prázdných vozů k Císařskému lomu.

zový park rozšiřoval o další nové vozy a v roce 1908 byla zakoupena třetí shodná lokomotiva označená „Damil“.

Králdvorská cementárna byla od svého vzniku několikrát rozšiřována, takže již v roce 1898 dosahovala roční produkce 60 000 t struskového cementu. Ani neustále narůstající produkce však nestačí krýt stoupající poptávku po tomto stavebním materiálu. To mělo vliv na rozhodnutí o výstavbě nové moderní továrny na portlandský cement, která byla vystavěna v rekordním čase a zahájila výrobu již v roce 1911. Protože stále stoupající potřebě suroviny přestala kapacitně dostačovat i malodráha, došlo v roce 1911 ke stavbě lanové dráhy z nedalekého lomu Kosov přímo k pecím Králdvorské cementárny. Postavila ji firma Pohlig, měla délku 950 metrů, převýšení 142 metrů a jezdily po ní vozíky o obsahu 0,75 m³. Tato lanovka byla v roce 1914 prodloužena o 2 494 metrů dlouhý úsek do Koněprus s převýšením 14 metrů. Malodráha se také mezitím rozrostla o odbočky do nově otevřených lomů. Neustále stoupající poptávka po cementu i vápnu nakonec vedla k rozhodnutí vystavět zcela nový závod. Jeho stavbu provedla firma Skorkovský v roce 1927 za neuvěřitelných 8 měsíců. Předválečná produkce cementárny vrcholila v roce 1939 na 560 000 t cementu. Těžba vápence se soustřeďuje do Císařského lomu v Koněprusích a do Modrého a Bílého lomu na Damilu. Koleje malodráhy byly přivedeny až k těžebním stěnám a původní technologie nakládky, kdy ručně naložené sklopné vozíky se na rampě vysypávaly do vozů malodráhy, byla nahrazena přímou nakládkou parními a později elektrickými bagry. Pro posun vozů při nakládce bylo zakoupeno několik starších lokomotiv. Po válečném útlumu dochází v prvních mírových letech opět k prudkému nárůstu výroby a produkce cementu a vápna brzy přesahuje předválečné hodnoty. V letech 1948–1951 byla Králdvorská cementárna opět rozšířena vý-

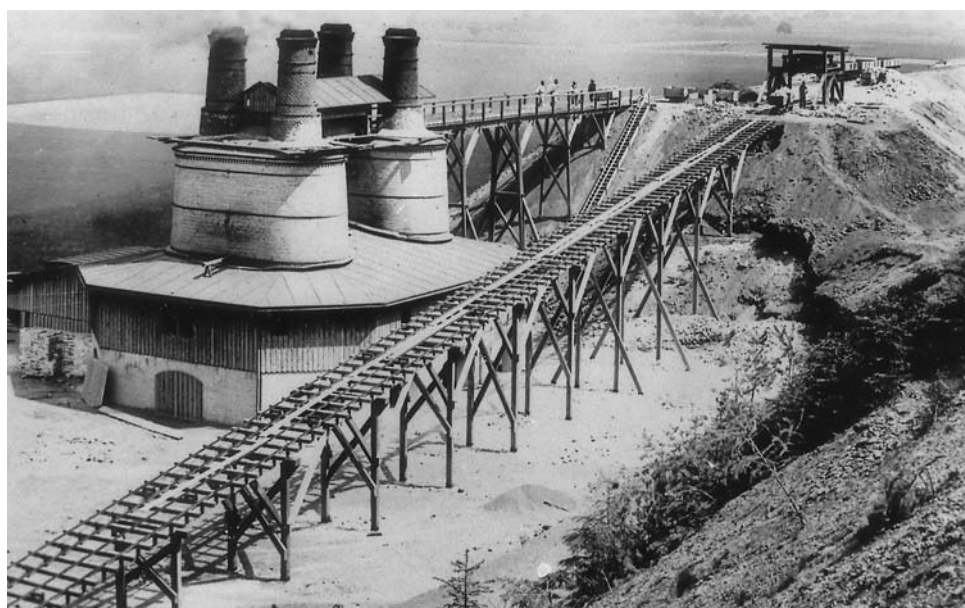
stavbou závodu III a výroba dosahuje hodnoty 750 000 tun cementu a téměř 50 000 tun vápna. Značné nároky na přísun suroviny vedly v roce 1949 k rozhodnutí o nákupu dvou nových lokomotiv z ČKD Praha o výkonu 245 koní, označené jmény „Dvouletka“ a „Zlatý kůň“. V té době vlastnila malodráha 110 vozů a jezdilo se ve třech směnách, tedy i v noci! Do Koněprus se vyjíždělo 3x za směnu a 4 – 5x do nákladíště Damil. Avšak cementárna potřebuje stále větší množství vápence, a proto je v 50. letech znovu otevřen lom Kosov a z něho prorazen tunel pro pásový dopravník, po kterém byl vytěžen vápenec dopravován přímo do závodu. Mohlo dojít ke zrušení zastaralé lanovky.

Vysoce kvalitní vápno nacházelo uplatnění nejen ve stavebnictví, ale také v chemickém a potravinářském průmyslu, v zemědělství i jinde. Proto byl usnesením vlády ze dne 22. února 1956 schválen projekt výstavby velkolomu a vápenky Čertovy schody (VČS). Ta byla zahájena v roce 1958 a v listopadu 1962 byla spuštěna první pec. 31. ledna 1961 byla předána do provozu normálněrozchodná vlečka. Začíná v Berouně na seřaďovacím nádraží, kde má vlastní předávací koleje a po 5 km ústí do závodu VČS. Zde bylo vybudováno nádraží se 13 kolejemi, svážným pahrbkem a remízou pro čtyři lokomotivy. Provoz zahájily stroje T 435.0 vystřídané později řadou T 436.1; na posunu sloužily T 334.0 a T 211.0. A na Štědrý den roku 1962 vyjely naposled vláčky malodráhy, přestože provoz byl oficiálně ukončen až k 31. prosinci 1962. Od té doby se vápenec, ale také vypálené vápno dopravují do Králova Dvora a Berouna údolím Suchomastského potoka. Na závěr dodáme, že v cementárně Králův Dvůr byla v roce 2003 přerušena výroba cementu a dnes je zde v provozu moderní balicí linka a probíhá zde expedice baleného i volně loženého cementu.

TEXT: MICHAL ROH A RADIM ŠNÁBL
FOTO: SBÍRKA RADIM ŠNÁBL



Lokomotiva „Koněprusy“ v nákladíšti Kobyla (1913)



Původní vápenka v Berouně. Na snímku z roku 1898 vidíme vpravo stavbu svážné na dopravu materiálu ke kruhové peci.