

Cargovák



Úvodní sloupek

ČD Cargo v 1. pololetí roku 2025

Č ČD Cargo vykázalo v prvním pololetí roku 2025 ztrátu před zdaněním 931 mil. korun. Výsledek odráží probíhající transformaci společnosti, jako důsledku pokračujícího poklesu přepravních výkonů. Společnost už od loňska cíleně přizpůsobuje své kapacity novým podmínkám na českém i evropském železničním trhu. Na tuzemském trhu přepravily vlaky ČD Cargo 26,4 mil. tun zboží, což představuje meziroční nárůst v absolutním objemu, avšak při poklesu přepravních výkonů. Ten meziročně poklesl o 3,2 %. Celkově výkony všech železničních nákladních dopravců v České republice poklesly za toto období o 5,3 %. Skupina ČD Cargo přepravila 29,9 mil. tun zboží – výrazně se podařilo navýšit objemy přeprav kontejnerů v Německu a rozvoj mezinárodních přeprav tak i nadále zůstává základním pilířem strategie Skupiny.

Meziroční nárůst přepravních objemů je dán jednorázovým výkyvem. Během letošní zimy byla vysoká poptávka po hnědém uhlí, elektrárny i teplárny měly prázdné skládky, což se promítlo do čísel za první pololetí. Tento efekt se už nebude opakovat, což potvrzují i objednávky z posledních měsíců. Oproti roku 2023 je navíc objem uhlí stále o zhruba třetinu nižší. O 15 % meziročně narostly přepravy kontejnerů a také automotive. Stabilní jsou přepravy pohonných hmot a stavebnin. V rámci restrukturalizace pokračovala společnost ve snižování zaměstnanosti a redukci nadbytečných kapacit vozů a lokomotiv. V účetní závěrce to firma promítla do tvorby rezerv, opravných položek a snížení hodnoty nadbytečného majetku, který již společnosti nebude generovat odpovídající příjmy. Všechny tyto kroky pomohou ČD Cargo zajistit dlouhodobou stabilizaci a udržitelné fungování společnosti v prostředí, kde se evropský trh nákladní železniční dopravy nadále zmenšuje.

MICHAL ROH

Obsah

Odklony na Žatecké

03

Od 3. března do 30. června 2025 proběhla nepřetržitá výluka traťové koleje v úseku Chodová Planá – Mariánské Lázně. S ohledem na to, že se jedná o poměrně významnou spojnicí pro nákladní dopravu, bylo nutné zajistit efektivní odklonovou vozbu.



Poděkování za poskytnutí pomoci

04

Rychlá reakce a ochota pomoci, v okamžiku, kdy to bylo nejvíce třeba. Za to vše patří poděkování našemu strojvedoucímu Jakubovi Tůmovi. Podívejme se na jeho hrdinský čin podrobněji.



Přeprava vojáků a vojenské techniky na cvičení nebo zahraniční mise je důležitou součástí nabídky ČD Cargo. Například na přelomu července a srpna letošního roku byly vlaky naší společnosti přepraveny tanky Leopard na cvičení do vojenského újezdu Boletice. FOTO: LUKÁŠ STREJČ

Restrukturalizace společnosti ČD Cargo (2.)



V srpnovém Cargováku jsme se seznámili s důvody restrukturalizace, dnes se společně podíváme na cíle restrukturalizace a na kroky, které již v rámci restrukturalizačního procesu proběhly a které jsou plánovány. Základním cílem restrukturalizace je zajištění dlouhodobé životaschopnosti firmy v novém tržním prostředí.

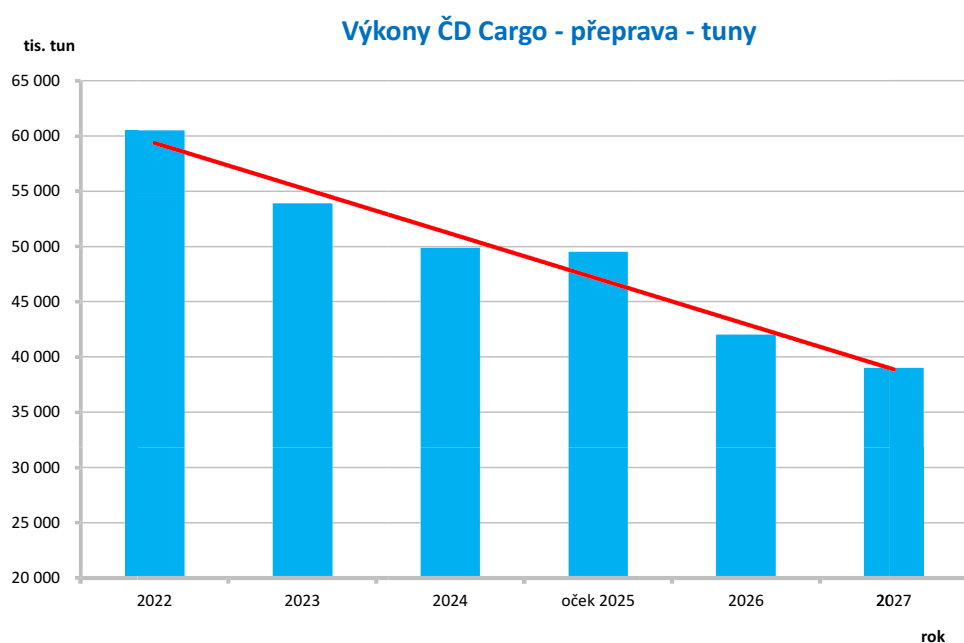
Klíčové je přizpůsobování kapacit ČD Cargo aktuální situaci na trhu a poptávce našich obchodních partnerů. Podívejme se nyní na vývoj přepravních objemů ČD Cargo a na výhled do dalších let.

šími provozními náklady. V obou případech se také jedná o lokomotivy, které by již nebylo efektivní vybavit evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS.

Podobně je nutné snižovat i vozovou kapacitu. V první fázi došlo z celkového počtu více než 21 tisíc nákladních vozů k redukci o 1 442 vozů. Pro nadbytečné vozy hledáme primárně využití v rámci Skupiny ČD Cargo, poté je nabízíme k prodeji a dalšímu využití i mimo Skupinu. S ohledem na situaci na dopravním trhu, kde nyní přebytek kapacit hlásí téměř všichni dopravci, je většina vozů odprodávána ve výběrových řízeních ke šrotaci s cílem zajistit pro ČD Cargo co nejvyšší cenu. Redukce dalších



Skupině ČD Cargo se daří na zahraničních trzích. FOTO: MICHAL MAKALOUŠ



Na základě zákaznických výhledů se v roce 2026 předpokládá pokles 4,5 mil. tun v komoditách dřevo, hnědé a černé uhlí a železo. Zároveň bude ČD Cargo pokračovat v další optimalizaci portfolia přeprav spočívající v redukci neprofitabilních přeprav, což může znamenat pokles přepravních objemů až na 40 mil. tun. Dlouhodobé strukturální trendy pak naznačují možný další pokles objemů. „Dlouhodobý trend je jednoznačný, objemy tradičních komodit jako uhlí, hutní výrobky nebo dřevo postupně mizí a trh se zmenšuje,“ komentuje situaci předseda představenstva ČD Cargo, Tomáš Tóth a dodává: „Proto firmu připravujeme na celkový objem kolem 40 mil. tun a férově říkáme, že může být i nižší. Naším cílem je mít stabilní a ziskovou firmu i na menším trhu. Na druhou stranu vidíme růst v mezinárodní kombinované dopravě, která bude jedním z pilířů naší obchodní strategie v následujícím období.“

Jak restrukturalizujeme?

Restrukturalizační kroky lze rozdělit na tři základní skupiny. První skupina se týká redukce kapacit, druhá zvyšování efektivity a třetí zahrnuje opatření na straně obchodu. Snižování kapacit se týká jak lokomotiv a vozů, tak bohužel i zaměstnanců. Redukce lokomotivního parku je prozatím naplánována ve třech etapách. První snížení v počtu 83 lokomotiv již bylo dokončeno, případně probíhá finalizace smluv. V případě lokomotiv řešíme nejen nadkapacity, ale i reálnou obměnu a modernizaci lokomotivního parku. U elektrické trakce se to týká například nejstarších lokomotiv řad 111, 122 a 123, které jsou nahrazovány moderními interoperabilními lokomotivami, které nám umožňují vozbu i na zahraničních železnicích. V případě dieselové trakce se snižování týká opět především straších lokomotiv (například řad 731 nebo 742), které jsou nahrazovány modernizovanými a spolehlivějšími stroji s niž-

vozu závisí především na vyjednání obchodních podmínek se zákazníky a bude se zpřesňovat v závislosti na skutečném objemu a trendech na trhu. V cílovém stavu bude ČD Cargo disponovat cca 14 tisíci vozy. Připomeňme, že již v minulosti došlo k fyzické likvidaci dlouhodobě zbytných a nepotřebných vozů ČD Cargo v řádu jednotek tisíc. Společnost tak reagovala na pokles přeprav v důsledku ekonomické krize. Velmi citlivou otázkou je snižování počtu našich zaměstnanců. První odchody nastaly již v loňském roce. Jednalo se o odchody do starobního důchodu apod. V další vlně propouštění odešlo do dubna 2025 celkem 473 zaměstnanců. Tato redukce probíhala na základě změn v organizační struktuře a zahrnovala centralizaci technologických pozic a zohledňovala přirozenou fluktuaci zaměstnanců. V rámci dalšího snižování počtu zaměstnanců dochází k navýšení utilizace (využití pracovní doby) strojvedoucích a staničního personálu. Do konce roku by ČD Cargo mělo postupně opustit dalších 700 zaměstnanců, nikoliv pouze z provozu, ale samozřejmě i technicko-hospodářských pracovníků napříč firmou. Bohužel ani toto číslo nemusí být konečné, vše bude, stejně jako v případě lokomotiv a vozů, záležet na vývoji na trhu a poptávce po železniční přepravě.

Zvyšování efektivity vede jednoznačně ke zvýšení konkurenceschopnosti našich služeb a přijatá opatření jsou zaměřena přesněji plánování a efektivnější provoz. Zásadní je rovněž změna systému jednotlivých vozových zásilek. Ta je vyvolána jednak poklesem zájmu o přepravu JVZ v souvislosti s poklesem průmyslové výroby a také nutností redukce neprofitabilních zásilek. Není ekonomicky zdůvodnitelné obsluhovat tarifní body manipulačními vlaky s jedním nebo dvěma vozy. Proto rozdělení sítě na základní a doplňkovou a další opatření zvyšující efektivitu obsluhy jednotlivých stanic jsou



ČD Cargo postupně redukuje neprofitabilní jednotlivé vozové zásilky. FOTO: MICHAL ROH ML.

připravována společnými silami provozního a obchodního úseku a vstoupí v platnost 1. ledna 2026.

V rámci obchodních opatření byla nastavena nová organizační struktura obchodu a byl stabilizován obchodní tým posílený o dva Key Account Managery, kteří postupně zastřešují spolupráci s našimi klíčovými zákazníky. Zcela jasně byly stanoveny klíčové ukazatele KPI pro odměňování obchodních manažerů. Zásadní bylo již na jaře otevření obchodních jednání se zákazníky, u kterých profitabilita přeprav, v souvislosti s nárůstem nákladů, nedosahovala očekávané úrovně. Jednání o optimalizaci, resp. navýšování cen stále probíhají a opravdu nejsou jednoduchá. Nových dohod se zákazníky si velice vážíme. Nerodí se lehce a velmi napomáhají k naplnění naší transformace. K jednotlivým obchodním případům je nutné přistupovat citlivě tak, aby nedošlo ke zbytečným ztrátám přeprav. V této souvislosti je nutné vyzdvihnout spolupráci obchodních manažerů s odborem controllingu a reportingu,

odborem provozního plánování a kontroly a s odborem provozních technologií.

Naše výsledky ovlivnila restrukturalizační opatření, neboť v rámci účetní závěrky došlo k vytvoření příslušných rezerv na odchod našich zaměstnanců, opravných položek a zaúčtování jednorázového snížení hodnoty vybraných aktiv, která společnosti vlivem nižších přepravních výkonů nebudou dále generovat odpovídající příjmy. Zjednodušeně řečeno jsme museli snížit hodnotu u těch řad vozů, které nedeme moci v takovém množství využít po celou dobu původně plánované životnosti. Jednorázové snížení hodnoty nadbytečných kapacit je nezbytné pro budoucí fungování společnosti, kdy se ČD Cargo bude muset obejít bez přeprav v minulosti tradičních komodit po železnici, které buď zcela zaniknou v návaznosti na transformaci energetiky a průmyslu, nebo jejichž realizace nebude po ekonomické stránce již dávat smysl.

REDAKCE

GRAF: MILAN KOSKA

Personální a organizační změny

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 449. zasedání konaném dne 16. září 2025 přijalo usnesení a schválilo:

- ke dni 30. září 2025 odvolat Ing. Petra Drozda z pracovní pozice ředitele odboru metodiky a podpory ICT (O26) generálního ředitelství ČD Cargo, a.s.,
- s účinností od 1. října 2025 pověřit řízením odboru metodiky a podpory ICT (O26) generálního ředitelství ČD Cargo, a.s., Ing. Ludka Ehrenbergra
- s účinností od 1. ledna 2026 sloučení odboru procesního inženýringu (O20) a odboru metodiky a podpory ICT (O26)

Ohlédnutí za odklony na Žatecké

Dnešní reportáž zavede čtenáře Cargováku opět na trať Plzeň – Žatec – Chomutov. V období od 3. března do 30. června 2025 probíhala dlouhodobá nepřetržitá výluka traťové koleje v úseku Chodová Planá – Mariánské Lázně. Vzhledem k tomu, že jde o relativně důležitou spojnici pro vnitrostátní nákladní vlaky na lince Plzeň – Cheb – Most a pro mezinárodní vlaky Plzeň – Cheb – Schirnding, bylo potřeba zajistit vhodnou odklonovou vozbu. Pro tyto účely byla využita tzv. Žatecká, což je spojnice západu a severu, resp. Plzně a Chomutova přes Blatno u Jesenice a Žatec západ. Dovolíme si nyní malé ohlédnutí a možná i zhodnocení této poměrně rozsáhlé odklonové vozby v motorové trakci.

Pro vnitrostátní zátěž byl určen spoj NEX 60124 Plzeň – Most a obratový NEX 60123 Most – Plzeň. Vlak byl veden zpravidla vždy dvojicí lokomotiv řady 742. Kalendář vlaků byl od úterý do soboty, mimo neděle, přičemž v určitém období byl vlak veden i v pondělí, aby se zajistil odvoz veškeré zátěže z Plzně směrem sever. Cel-

kově se jednalo o účtyhodných 180 vlaků, resp. 90 párů vlaků. Jelikož šlo o tzv. směsky, asi nemá smysl vypisovat všechny přepravované komodity, většinou se jednalo o vozy s železným šrotem směřující na sever, naopak z opačné strany o kryté vozy jezdící na relaci „Budvar“ Nové Sedlo u Lokte – České Budějovice, dále JVZ s uhlím, dřevem a dalšími komoditami. Tento pár vlaků byl obsazován lokomotivními četami z Plzně a vzhledem k relativně silné osobní dopravě na úseku dráhy mezi Plzní a Mladoticemi byl vlak vypravován s pravidelnou přesností, dle které by se s trochou nadsázky dal řídit přesný čas na hodinkách. Více méně za celé období třech měsíců vlak vyjel opožděně pouze ze dvou důvodů, v prvním případě šlo o mimořádnou událost jiného dopravce, který u Kaznějova usmrtil osobu v kolejišti, a druhý případ zpoždění vlaku zapříčinila závada na jedné z lokomotiv „dvojčete“ 742. Druhý spoj Pn 66503 a Pn 66502 zajišťoval zpravidla pouze v denní době přepravu uhlí z Nového Sedla u Lokte, případně Bíliny do teplárenských zdrojů v Plzni, Písku a Českých Budějovicích. Zprvu se jednalo o jeden vlak denně, postupně



Ložená souprava uhlí vlnící se v obloucích mezi kopci u Potvorova. Postrk obstaralo dvojče 742.225 + 742.216 pomáhající vlakovému dvojčeti 750.338 + 750.287. Za soupravou vyčnívá jeden z mnoha charakteristických strážních domků, jež postupně nejen na této trati mizí do propadliště dějin.



Časné dubnové ráno roku 2025 a dvojče 750.287 + 750.235 projíždí s prázdnou soupravou nástaveb Inno-freight do pánve železniční stanicí Kaznějov, která byla v minulosti srdcem nákladní dopravy na této dráze.

s nástupem jarních a posléze letních dnů četnost „uhlí“ klesala až na jednotky vlaků za týden. Hmotnost vlaku se pohybovala dle aktuálního počtu vozů, přičemž nejdelší soupravy čítaly 30 vozů a tedy hmotnost dosahující 2 400 tun. Plánovaně na tom byla vždy dvojice řady 750 a postrk v podobě těžé řady nebo za použití 2 x 742. Personálně byl spoj obsazen z Plzně (vlakové

HV) a z Chomutova (postrkové HV). Zpět ze západočeské metropole na sever se chomutovská dvojice vracela na prázdné soupravě nebo dle provozní potřeby. Celkem takto projelo 52 ucelených souprav a dále několik souprav – skupin vozů, jenž do výčtu nejsou zahrnuty.

TEXT A FOTO: NT



Dva dny se odklonové vozby na „žatecké“ zhodil i retro stroj 750.338, který odvezl jeden z posledních odklonů ze západu na sever. Fotografie byla pořízena červnového sobotního dopoledne ve stoupání z údolí říčky Strěly do Mladotic

Nové možnosti přeprav mezi Evropou a Asií

Dne 8. srpna 2025 podepsali ve Washingtonu ázerbájdžánský prezident Ilham Alijev a arménský premiér Nikol Pašinjan za přítomnosti amerického prezidenta Donalda Trumpa společné sedmičlankové nezávazné prohlášení, které ukončilo více než 30 let trvající ozbrojený konflikt. Třetí článek prohlášení uznává právo na nerušené propojení mezi Ázerbájdžánskou republikou a její exklávou, Nachičevanskou autonomní republikou, přes území Arménské republiky s recipročními výhodami pro mezinárodní a vnitrostátní propojení Arménské republiky.

Čtvrtý článek pak umožňuje vytvoření železničního koridoru TRIPP (Trumpova trasa pro mezinárodní mír a prosperitu, dříve známého pod názvem Zangezurský železniční koridor) spojujícího Ázerbájdžán s Nachičevanskou autonomní republikou, přičemž Arménie souhlasí se spoluprací s USA a třetími stranami na realizaci tranzitní trasy. Podle úředníků Bílého domu bylo označení TRIPP navrženo Arménii a Ázerbájdžán s ním souhlasil. Zprovoznění TRIPP by umožnilo Arménii stát se tranzitní zemí. Po dokončení by totiž nabídlo vysokokapacitní železniční spojení mezi ázerbájdžánskými kaspickými přístavy a evropskou želez-

niční sítí přes Arménii a Turecko. V kombinaci s kazašskou železniční sítí a stávajícími námořními spojeními přes Kaspické moře by to usnadnilo železniční dopravu mezi Čínou a Evropou. Zároveň se očekává, že TRIPP nabídne vyšší kapacitu a rychlejší



přepravní doby než stávající trasa Středního koridoru, která využívá železniční trať Baku – Tbilisi – Kars spojující Ázerbájdžán a Turecko přes Gruzii.

Ázerbájdžánský prezident Alijev uvedl, že prodloužení stávající železniční sítě k arménským hranicím by trvalo pouhých šest měsíců až rok, přičemž v Nachičevanské autonomní republice bude potřeba postavit dalších 40 km tratí. Koridor TRIPP v Arménii bude využívat trasu bývalé sovětské železniční tratě údolím řeky Araks severně od hranice s Íránem. Tato trasa je od rozpadu Sovětského svazu nevyužívána.

Turecko buduje novou trasu mezi svým severovýchodním železničním uzlem Kars přes Iğdir a Aralık k hranici s Nachičevanskou autonomní republikou, což je jediný úsek navrhovaného koridoru, který nikdy neměl železniční trasu. V červenci si turecký správce infrastruktury TCDD zajistil externí financování projektu ve výši 2,8 miliardy USD, jehož dokončení by mělo trvat sedm let.

Arménie doposud disponuje jen funkčním železničním spojením s Gruzii. Zprovoznění koridoru TRIPP by též umožnilo znovuo- vření železničního propojení mezi Jerevanem a Íránem.

MICHAL VÍTEŽ

Inspirativní HRrrrZóna

Inspirujte se příběhy našich zaměstnanců...

Nadšený, plný elánu a neustále v pohybu, takový je Alex, vozmistr z PP Brno Maloměřice. I když patří mezi nejmladší členy týmu, na kolejích i mimo ně je nepřehlédnutelný. Seznamte se s kolegou, pro kterého není železnice jen práce, ale životní vášně.

► **Jak dlouho pracuješ u nás a co tě přivedlo na dráhu?**

U ČD Cargo pracuji již dva roky. Na dráhu mě přivedla láska k železnici. Je to dětský sen, který se stal skutečností a neskutečně si toho vážím a chtěl bych tímto moc poděkovat jak kolegovi, který mi pomohl se dostat na cestu k vysněné práci tak i ČD Cargo, že mě dalo takovou možnost.

► **Jak bys popsal své začátky?**

Na své začátky vzpomínám jak v dobrém, tak i trochu ve špatném. Nastoupil jsem na pozici tranzitér připravář a jako každý začátek byl těžký, byla to nová zkušenost a díky dobrému kolektivu a výcviku jsem to zvládl. Na téhle pozici jsem byl necelý rok a pak jsem přešel na pozici vozmistra v přípravě. Cesta na vozmistra byla velmi zajímavá... měsíční kurz na DVI v České Třebové, měsíc v OKV, výcviky u nynějších kolegů a vše bylo následně zakončeno odbornou zkouškou, kterou jsem úspěšně absolvoval minulý rok v březnu.

► **Co tě na tvé práci nejvíce baví?**

Nejvíce mě baví technické prohlídky u vozů a zkouška brzd. Je to velká zodpovědnost, baví mě ta různorodost. Každá směna je jiná, jsou stále nové a nové závady na vozech, se kterými jsem se ještě nesetkal a musím nad nimi víc přemýšlet. Také mě baví týmová práce a občasné výkony jako je třeba přivěšení hnacího vozidla a velmi zřídka jízda na hnacím vozidle k výkonu mimo stanici.

► **Které pracovní úkoly jsou podle tebe nejnáročnější a jak se s nimi vypořádáváš?**

Jsou to právě ty nové závady, se kterými jsem se ještě nikdy nesetkal. Na rozhodnutí, jestli vůz může pokračovat dál nebo ne, mám v podstatě chvíli. Vozmistra dělám teprve krátce a stále se mám co učit.

► **Jak bys popsal atmosféru na pracovišti a jak třeba ty sám udržuješ dobré vztahy?**

Snažím se s každým dobře vycházet, prostě taková přátelská vlna, když je potřeba rád pomůžu nebo vyjdu vstříc nebo když je chvíle, tak se s kolegy chvíli pobavím i o věcech mimo práci. Atmosféra v práci je fajn. Jsou zde skvělí lidé de facto taková druhá rodina, řekl bych.

► **Jakou dovednost jsi se během svého působení v této práci nejvíce naučil?**

Určitě bych řekl, že jsem se hodně naučil spolupracovat v týmu. Dřív jsem třeba dělal spíš sám za sebe, ale tady je důležité, aby si lidi navzájem pomáhali a táhli za jeden provaz. Taký jsem se naučil víc zodpovědnosti, člověk si tu uvědomí, že jeho práce má vliv na ostatní i na bezpečnost provozu. A to nejde brát na lehkou váhu. Člověk prostě musí být spolehlivý a dělat věci pořádně.

► **Když zrovna nepracuješ, jaké máš koníčky, jak trávíš svůj volný čas?**

U mě se i volném čase většinou všechno točí kolem dráhy. Baví mě jezdit na výlety, fotím si mašiny, zajímavé vlaky, místa... Prostě železnice je moje srdcovka. Někdo to má jako práci, já to mám jako životní styl. Když mě něco baví, tak u toho jsem pořád a u mě je to právě dráha.

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

Už teď si vlastně plním svůj sen, protože dělám



Alex Směkal, vozmistr FOTO: ARCHIV ČD CARGO

práci, která mě baví. Byl bych moc rád, kdybych u ČD Cargo mohl zůstat celou svou profesní dráhu. Do budoucna mě možná láká stát se strojvedoucím, ale uvidíme, co čas přinese. Zatím jsem spokojený tam, kde jsem, a vážím si toho.

► **Co bys vzkázal svým kolegům a firmě ČD Cargo?**

Kolegům bych hlavně popřál hodně zdraví, pohodu a ať dávají na sebe pozor, protože na dráze i malá chyba může mít vážné následky. Ať se jim daří jak v práci, tak v životě. Stejně tak přeji firmě ČD Cargo, ať to všechno ustojí a drží směr. Věřím, že i když je občas těžší období, zase bude líp.

Děkujeme Alexi za otevřený a inspirativní rozhovor. Tvé nadšení pro železnici, zodpovědný přístup a energie jsou důkazem, že když člověk dělá, co ho baví, je to vidět i na výsledku. Přejeme ti hodně štěstí a sil do dalších let na dráze!

BÁRA, OLESKA A PEPA

SLEDUJTE NÁS NA FB A IG:



Rozjed' to s ČD Cargo

Poděkování za včasné poskytnutí pomoci

Na základě smlouvy uzavřené mezi ČD Cargo a Správou železnic poskytujeme piloty pro realizaci jízdy měřících vlaků. 12. srpna 2025 nastoupil na směnu pilota strojvedoucí Jakub Tůma z OPŘ Střed. Při jízdě vlaku Služ 53012 (Ledeč nad Sázavou – Sázava – Tábor) spatřil u zastávky Samopše osobu v kolejišti. Výkřikem upozornil kolegu strojvedoucího, ale pro krátkou vzdálenost již nebylo možné zabránit střetu. Starší žena s velkou taškou a berlemi se sice pokusila ustoupit z kolejiště, ale protože trať v těchto místech vede po vysokém náspu, byla měřící drezínou odhozena ze srázu dolů.

Strojvedoucí Jakub Tůma ihned informoval výpravčího v železniční stanici Sázava-Černé

Budy a událost oznámil i na tísňovou linku. To vše cestou ke sražené osobě. Ta ležela cca v polovině strmého svahu. Spolu s kolegou strojvedoucím poskytli ženě, která si stěžovala ze jména na bolesti zad a byla v šoku, první pomoc. Po příchodu složek IZS a prohlídce lékařem byla paní v nepřístupném terénu společnými silami naložena na nosítka a odnesena na nástupiště blízko zastávky, na kterém bylo možné zajistit potřebné ošetření. Následně byla paní transportována vrtulníkem do nemocnice.

Jakubovi Tůmovi patří velký dík jak za rychlou reakci, tak samozřejmě za poskytnutí první pomoci při této události.

MICHAL ROH



Jakub Tůma FOTO: SOUKROMÝ ARCHIV