

Cargovák



Úvodní sloupek

Příznivci železnice se sešli v Nymburce

Sobota 20. září patřila v Nymburce svátku všech železničářů a příznivců železnice. Za velkého zájmu veřejnosti se zde konal další ročník Národního dne železnice. Akci hostil areál zdejších Dílen pro opravu vozidel ČD a také naše Opravna kolejových vozidel. Program akce byl tradičně rozdělen do několika částí – svět historie, svět změny a svět zábavy – ve kterých si každý mohl najít to, co ho zajímalo. Velký úspěch měly noční show, stejně jako komentovaná prezentace historických vozidel na točně. Na té byly zároveň představeny i tři nejmodernější lokomotivy Skupiny České dráhy, včetně Vectronu řady 384 ČD dosahujícího rychlosti až 230 km/hod. V poledních hodinách na točně proběhlo představení lokomotivy Traxx 3MS, konkrétně stroje 388.020 ČD Cargo, který byl opatřen polepem symbolizujícím úspěšnou spolupráci

se společností ALSTOM. Oba zmíněné stroje jsou určitým symbolem proměny železniční dopravy, kdy na trhu mají dlouhodobě šanci uspět jen dopravci disponující moderním vozidlovým parkem a nabízející kvalitní služby napříč celou Evropou. Velký zájem však byl i o naše další lokomotivy zastoupené například „brejlovcem“ 750.163 nebo „plecháčem“ 242.249. Tradiční úspěch měly i hry a další aktivity nabízené naším týmem v prezentačním voze. Akce však nebyla jen o železnici, ale o veřejné dopravě a společenské odpovědnosti obecně (děti se například hrou formou seznámily s tím, jak třídit odpad), proto ji považujeme za velice přínosnou a zájmu malých i velkých návštěvníků si velice vážíme.

MICHAL ROH

Obsah

Přepravy šterku ze Zlaté Koruny

03 Přepravy stavebních materiálů do výluk představují zajímavý obchodní segment, ve kterém však panuje velmi silná konkurence. V průběhu léta se však podařilo zrealizovat řadu zajímavých přeprav. Mimo jiné jsme odvezli šterku na železniční stavby v Rakousku.



Výluka do Solnice

04 Trať Týniště nad Orlicí – Solnice postupně prochází dlouho očekávanou modernizací. Jejím cílem není pouze zvýšení rychlosti a elektrizace, ale především zvýšení kapacity pro nákladní dopravu. V Lipovce také vzniká nová seřaďovací stanice.



Lokomotivy řady 388 nasazuje ČD Cargo zejména na výkony v Německu, kde zajišťují vozbu ucelených vlaků s kontejnery, pohonnými hmotami nebo automobily. Dodávky těchto strojů probíhají od roku 2021 a budou pokračovat v letech 2026–2027. Zásadním milníkem letošního roku je schválení lokomotivy s aktualizovanou softwarovou verzí s evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS pro běžný provoz. Tato úprava je postupně realizována na všech strojích, včetně právě představené a pokřtěné lokomotivy. **FOTO: MICHAL ROH**

Restrukturalizace společnosti ČD Cargo (3.)

Ještě jedno historické ohlédnutí

Poměrně často býváme konfrontováni s tím, že ještě v nedávné minulosti přepravovala železnice mnohem širší portfolio zboží, než je tomu v současnosti. Pravda je to pouze částečně. Ano v dobách rozvoje železnice, kdy tato představovala levnější a rychlejší způsob dopravy ve srovnání s koňskými povozy, tomu tak bylo. Dokládají to přepravní statistiky, ve kterých se dočteme o přepravách mléka, piva, ale také zvonů nebo i mrtvol. S nástupem automobilismu v padesátých letech minulého století se zbožíová struktura začala výrazně měnit. Například v přepravách cukrové řepy a dalších zemědělských plodin nákladáky železnici zcela vytlačily a z kolejí postupně mizely i potraviny, stavebniny a další zboží. Částečně z kapacitních důvodů, kdy vše bylo podřízeno přepravám

houby po dešti bohužel bez vleček, zato však v těsné blízkosti dálnic. Trochu to připomíná „boj“ formanů a povozníků s železnici v 19. století. S přechodem přeprav na silnici se opět logicky měnilo i portfolio přepravovaného zboží a na tuto změnu i pokles výkonů musely České dráhy samozřejmě reagovat přizpůsobováním svých kapacit. Zároveň se však přepravní objemy dařilo navyšovat. Zmínit můžeme například přepravu hnědého uhlí do elektrárny Chvaletice, které byly předtím realizovány po vodě. Vznikaly nové linky kombinované dopravy, na kolejích se objevily výměnné nástavby a také silniční návěsy. Krátkou epizodu představuje provoz dvou linek Ro-La do Drážďan a Villachu. S výstavbou nových automobilek razantně narostly přepravy automotive. Poklesy tak byly částečně eliminovány novými přepravami.



Projektům na přepravu dřevní štěpky je třeba věnovat náležitou pozornost. FOTO: MICHAL ROH ML.

Existují perspektivní komodity?

Z kolejí mizí velké objemy zboží a musíme si uvědomit, že nenávratně. Zde je nutné vnímat rozdíl například ve srovnání s hospodářskou krizí z druhé poloviny desátých let tohoto tisíciletí, kdy bylo zřejmé, že po jejím odeznění se velká část objemů na železnici vrátí.

Železnice, ČD Cargo nevyjímaje, se musí zaměřit na řešení logistiky perspektivních komodit. Které to jsou? Zcela určitě jsou to kontejnery. Segment kombinované dopravy vykazuje průběžně od roku 2000 až do současnosti stálý nárůst objemů. V loňském roce 2024 zaznamenal nejvyšší hodnoty a překonal tak i výsledky z doposud rekordního roku 2018. Tento vývoj potvrzuje předpoklad, že kombinovaná doprava je jednou z perspektivních možností, jak efektivně využít výhod obou dopravních módů jak železničního, tak silničního, v rámci jejich spolupráce. Přestože se kombinovaná doprava jeví jako nejvýhodnější způsob zvýšení přepravního objemu na železnici, nebude to možné bez dalšího rozvoje železniční infrastruktury (kapacita železniční dopravní cesty a přístupové body na železnici), případně také podpory pravidelných dostatečně kapacitních a spolehlivých linek kombinované dopravy. V kontinentální kombinované dopravě je pro zákazníky důležitá spolehlivost, kvalita a rychlost přepravy. Těto kombinace se nedá dosáhnout jinak, než že bude vyčleněná kapacita železniční infrastruktury pro tento segment dopravy a bude nabídka dostatečného počtu pravidelných linek s odjezdy denně mezi důležitými uzly v Evropě a překladišti v České republice.

Pro železnici představují potenciál i další segmenty, které jsou prozatím přepravovány pouze v omezené míře. Jedná se zejména o alternativní paliva, která jsou a budou spalována zejména a v teplárnách nebo ZEVO (zařízení pro energetické využití odpadu). Realizace pře-

prav těchto komodit však bude zcela určitě vyžadovat legislativní či jinou podporu. Jedná se zejména o tyto komodity: komunální odpady do ZEVO (ČD Cargo od roku 2017 realizuje přepravu do SAKO Brno s využitím technologie ACTS s ročním objemem přeprav cca 15 tisíc tun), energetická biomasa (ČD Cargo zajišťuje od roku 2011 přepravu biomasy do teplárny v Plzni, v přípravě jsou další projekty na přepravu biomasy), tuhá alternativní paliva (ČD Cargo v tuto chvíli nerealizuje žádnou přepravu).

Dalším z perspektivních segmentů je přeprava odpadních zemín. Již v letech 2004–2007 realizovaly České dráhy převozy rubaniny z výstavby tunelů Nového spojení v Praze. V nástavbách Innofreight byla odvážena zemina a suť ze stavební akce „Kolbenova“. V loňském roce jsme odváželi zeminu z pražského Smíchova. V přípravě je řada staveb, mezi které lze zařadit i mediálně známé „vrtky“ – velká příležitost pro železniční nákladní dopravce. Výstavba jaderných elektráren Dukovany a Temelín by bez železnice nebyla možná. A jak tomu bude v současnosti při výstavbě nových jaderných bloků? Hovoří se rovněž o těžbě lithia, přetěžování odkališť s obsahem manganu u Chvaletic, ale to vše je zatím běh na dlouhou trať. Všechny tyto projekty by zcela určitě bylo žádoucí podpořit stanovením podmínky využití železniční dopravy v EIA. Zajímavou možností by byla garance využití železniční dopravy při realizaci veřejných zakázek státními investory. Již nyní je však zřejmé, že bez legislativní a v mnoha případech i finanční podpory nebude zapojení železnice do výše uvedených přeprav reálné. Kromě již několikrát zmíněné odlišné nákladové základny pro oba dopravní módy (železnice a silnice) je to i větší investiční náročnost vývoje nových přepravních technologií pro železnici a další aspekty.

REDAKCE

Změny v představenstvu společnosti ČD Cargo

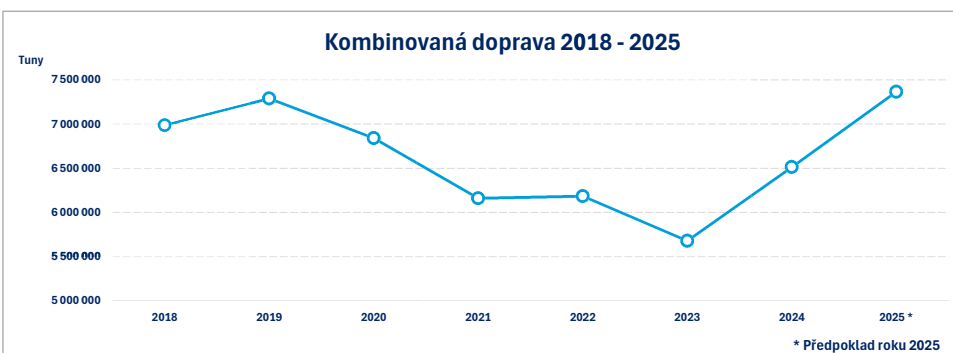
Představenstvo společnosti České dráhy, a.s., v pozici valné hromady společnosti ČD Cargo, a.s., přijalo rezignaci Tomáše Tótha na funkci předsedy představenstva a výkonného ředitele společnosti ČD Cargo, a.s. Rezignace byla podána ke dni 31. října 2025.

Do doby jmenování nového předsedy představenstva ČD Cargo bude řízení společnosti zajištěno stávajícími členy představenstva – Robertem Heděncem a Martinem Svojanovským. Běžný provoz i strategické úkoly společnosti pokračují bez omezení.

„Na konci svého pětiletého funkčního období jsem se rozhodl rezignovat na funkci předsedy představenstva a výkonného ředitele akciové společnosti ČD Cargo. Rezignuji z vážných osobních důvodů,

kdy již nejsem nadále schopen věnovat ČD Cargo takovou pozornost a časové nasazení jako doposud. Děkuji všem obchodním partnerům i kolegům za spolupráci.“ řekl ke své rezignaci Tomáš Tóth.

„Děkuji Tomáši Tóthovi za jeho práci pro ČD Cargo. Sektor nákladní železniční dopravy se nachází po celé Evropě v hluboké krizi, která je dána překotnými změnami v energetice a průmyslu, jejichž důsledky nyní na železnici zažíváme na vlastní kůži. V ČD Cargo je nyní v běhu rozsáhlá restrukturalizace a hlavním úkolem nového vedení je ji v následujícím období dotáhnout do úspěšného konce a zajistit, aby podnikání ČD Cargo bylo dlouhodobě udržitelné a ziskové,“ říká k aktuální situaci v ČD Cargo předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.



Vývoj kombinované dopravy ČD Cargo v letech 2018–2025 (odhad) GRAF: LEONA PECKOVÁ

energetického uhlí nebo železné rudy, ale svoji roli sehrála i větší flexibilita silnice spojená s nižšími náklady. Naopak v sedmdesátých letech se začala více prosazovat přeprava v kontejnerech. Další změnu přinesla změna politicko-ekonomických poměrů na konci osmdesátých let. Podobně jako již o několik let dříve na „západě“, i v České republice a dalších postsocialistických zemích, začala být ze strany zákazníků preferována flexibilnější a cenově výhodnější silniční doprava. Nová logistická centra rostla jak

V současné době je železnice v podobné situaci. Dopadá na ni dekarbonizace energetiky a teplárenství, restrukturalizace evropského průmyslu a další geopolitické vlivy. Z těch můžeme zmínit třeba válku na Ukrajině, která má sice za následek zvýšení vojenských přeprav, ale zároveň znamenala výrazný pokles v kombinované dopravě (rozložené automobily v kontejnerech, zboží z Číny, hutní produkty, nerostné suroviny) a výrazně ovlivnila i obchodování s obilím.

Trako 2025

Na výstavišti AMBEREXPO v polském Gdaňsku se ve dnech 23.–26. září 2025 uskutečnil 16. ročník jednoho z nejvýznamnějších evropských veletrhů kolejové techniky – TRAKO 2025. TRAKO tradičně nabízí nejen expozice v halách a na venkovním kolejišti, ale také bohatý odborný doprovodný program zaměřený na inovace, digitalizaci a udržitelnost v železniční dopravě. Letošní ročník byl po všech stránkách rekordní. **Do Polska přijelo více než 600 vystavovatelů z 30 zemí a sa-**

motný veletrh navštívilo více než 25 tisíc návštěvníků. Významnou stopu na letošním veletrhu zanechal i český železniční průmysl. Více než čtyři desítky firem se prezentovaly jak v rámci oficiální české expozice pod hlavičkou ACRI a Ministerstva průmyslu a obchodu, tak prostřednictvím samostatných výstavních expozic. Mezi ně se již tradičně řadila i expozice Skupiny ČD Cargo, pro kterou polský trh představuje značný potenciál. Za první pololetí letošního roku jsme v Polsku převezli 3 mil. tun zboží. Je to o 600 tis. tun více než za stejné období loňského roku.

TEXT A FOTO: ZDENĚK ŠILER



Přepravy štěrku na jihu Čech

Jihočeská obec Zlatá Koruna je známá zejména díky středověkému cisterciáckému klášteru a rovněž mezi vodáky. Cca 1,5 km severozápadně od obce v místní části Plešovice se na východním svahu Jiříčkova vrchu v Blanském lese nachází jeden z kamenolomů společnosti Kámen a písek, spol. s r.o. Tato společnost je největším výrobcem drceného kameniva v Jihočeském kraji – v deseti kamenolomech produkuje cca 2,5 mil. tun kameniva ročně.

Historie těžby granitu v Plešovicích sahá hluboko do období před 2. světovou válkou. V poválečných letech zde denně vyrobily cca 5 železničních vozů štěrku denně. Výroba postupně narůstala, ale k zásadnější modernizaci těžebního provozu došlo až na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let 20. století. Tehdy došlo k rozhodnutí vybudovat novou primární dr-



tírnu s čelistovým drtičem přímo v horním lomu nebo postavit nové zásobníky v blízkosti vlečky. Technologie byla také rozšířena o tři kuželové drtiče. Jako zajímavost je možné uvést, že v Plešovicích byla provedena první instalace průmyslové televize v oboru kamenoprůmyslu. Roční produkce se navýšila na 450 tis. tun. Kámen z Plešovic byl dodáván například na stavbu přehrady a úpravní vody v Římově. Na konci sedmdesátých let došlo i k rekonstrukci vlečky a ke zřízení odstavných kolejí pro nákladní vagóny v železniční stanici Zlatá Koruna. Velkým odbytištěm pro zdejší kamenivo se v osmdesátých letech 20. století stala stavba jaderné elektrárny Temelín. Vlečka kamenolomu odbočuje ze širé tratě, z regionální dráhy České Budějovice – Černý Kříž, mezi železničními stanicemi Křemže a Zlatá Koruna výhybkou č. 51 v km 19,665. Provoz na trati je řízen dálkově dispečerem ze stanice Kájov, resp. Boršov nad Vltavou. S těmi



Souprava prázdných „sypáků“ čeká 14. srpna 2025 ve stanici Zlatá Koruna na přístavbu na vlečku lomu Plešovice. FOTO: MICHAL ROH



Dvojice Plecháčů 242.272 + 242.201 zachycené 19. srpna 2025 u stanice Holkov s ucelenou soupravou štěrku ze Zlaté Koruny do Rakouska. FOTO: JAROSLAV MĚŘÍNSKÝ

je také sjednávána jízda vlaků na/z vlečky. Obsluha vlečky probíhá zpravidla tak, že prázdné vozy jsou dovezeny do železniční stanice Zlatá Koruna, ze které se poté vrací směrem zpět na České Budějovice a po obsluze jsou sunuty na jednu ze dvou vlečkových kolejí. Posun s vozy na vlečce při nakládce je zajištěn vrátkem. Ložené vozy jsou z vlečky odváženy již bez „zájezdu“ do Zlaté Koruny. Jízda manipulačních vlaků, resp. obsluha vlečky je plně v režii dieselových lokomotiv OPŘ Západ, konkrétně provozního pracoviště České Budějovice. Nejčastěji se zde proto setkáme s lokomotivami řady 742, 743 nebo 742.71.

Granit z Plešovic má rozsáhlé využití. Používá se do hutněných asfaltových vrstev i litých asfaltů nebo pro zdrsňovací zimní posyp vozovek. Je vhodný i do železobetonu a jako stavební

kámen. S ohledem na certifikaci od Správy železnic je využíván i na železničních stavbách. A právě na ně bývá dopravován vlakem. Přepravy probíhají ad hoc podle požadavku zákazníků a přepravní objemy nejsou nyní příliš velké. V roce 2024 jsme z kamenolomu odvezli pouhých cca 70 vozů štěrku na různé infrastrukturní stavby. V letošním roce se začalo blýskat na lepší časy a nakládka již dosáhla téměř 250 vozů, většinou „sypáků“ řady Faccs. Pozitivní vliv na to má i spolupráce s dceřinou společností ČD Cargo Logistics, která v letošním roce zajišťuje přepravy štěrku na modernizaci železniční infrastruktury v Rakousku, konkrétně v okolí Vídně a v Dolním Rakousku. Další nezanedbatelné množství kamene odjelo s ČD Cargo na stavby v jižních Čechách. MICHAL ROH



Celkový pohled na lom Plešovice s železniční vlečkou FOTO: MICHAL ROH

Zajímavosti z provozu

Přepravy Vectronů pro ČD

Zajímavou přepravu zrealizovalo ČD Cargo ve čtvrtek 4. září 2025. Pro mateřské České dráhy přepravilo ze stanice Dessau celkem pět nových lokomotiv řady 384, tedy Vectronů, které jsou schopné



jízdy rychlostí až 230 km/hod. Konkrétně se jednalo o stroje 384.006, 021, 022, 023 a 024. Cílovou stanicí této nezvyklé zásilky byly pražské Vršovice. V čele bílé soupravy stanul rovněž bílý Vectron 193.582, který ve stejný den, tzn.



4. září 2025 dopoledne, převzali zástupci ČD Cargo od pronajímatele Alpha Train. Z důvodu zpoždění na německé infrastruktuře dorazil vlak do Prahy až v pozdních nočních hodinách 5. září. Snímek konvoje lokomotiv pořídil Zbyněk Lola u hlavního nádraží v Drážďanech. MICHAL ROH

Odklony přes České Velenice

Pohraniční přechodová stanice České Velenice v měsíci říjnu opět ožila poměrně silnou nákladní dopravou. Po dobu výlukových prací na trati mezi Českými Budějovicemi a Horním Dvořištěm byly přes „Velenice“ přesměrovány jednak relační vlaky z Českých Budějovic do

Lince, tak také ucelené vlaky s plechy do Mladé Boleslavi nebo vlaky se sodou z Lenzenig do Rakovníka. V čele vlaků se zde střídají moderní interoperabilní lokomotivy ČD Cargo s „laminátkami“ řad 230 a 240. Pravidelně se zde objevují i dvousystémové lokomotivy řady 340. Na snímku Jaroslava Měřinského je 8. října 2025 zachycen Pn 54915 z Českých Budějovic do Gmündu vezoucí vozy ložené železným šrotem do italské stanice San Zeno Folzano. V čele vlaku jsou dvě „laminátky“ 230.025 + 230.075 spolu s nečinnou 340.049. Vozby vlaku v pohraničním úseku z Českých Velenic do Gmündu se ujala lokomotiva 189.156 ČD Cargo. MICHAL ROH



Modernizace tratě Týniště nad Orlicí – Solnice

V

Ve dnech 17. června – 29. srpna 2025 proběhla nepřetržitá výluka tratě Častolovice – Solnice.

Osobní vlaky byly nahrazeny autobusy, nákladní doprava byla zcela zastavena. Tato výluka měla značný dopad na jednoho z našich nejvýznamnějších zákazníků, kterým je automobilka Škoda, resp. její výrobní závod v Kvasínách.

nad Orlicí – Častolovice – Solnice, v jehož rámci vzniká mimo jiné také moderní seřadovací stanice v Lipovce. Její výstavba byla zahájena již v březnu letošního roku, dokončena by měla být ještě v letošním roce. Nová seřadovací stanice bude sloužit pro deponování vozů před nakládkou a umožní rovněž sestavo-



Rozestavěná seřadovací stanice Lipovka

mavé a mohlo by to pro nás do budoucna znamenat další konkurenční výhodu."

Po dobu výše uvedené výluky se podařilo nakládku nově vyrobených osobních automobilů částečně přesunout do cca 20 km vzdálené železniční stanice Borohrádek, resp. na vlečku AD MACH s. r. o. Ta sice není vybavena čelní nakládací rampou, ale je zde k dispozici speciální najižděcí vůz Škoda. Po dobu výluky bylo v Borohrádku naloženo nově vyrobenými automobily Škoda více než 800 železničních vozů určených zpravidla odběratelům na německém, belgickém nebo francouzském trhu.

Modernizace tratě včetně elektrizace potrvá s různými omezeními až do roku 2028. Elektrické lokomotivy se po „lokálce“ rozjedou až v roce 2027. Do té doby budou trať i seřadovací stanice Lipovka obsluhovány našimi modernizovanými lokomotivami řady 742.71. Žádoucí bude po dobu výluk využít možnost nakládky automobilů v Borohrádku, aby nedocházelo ke zbytečným ztrátám přepravních výkonů a tržeb a ke zbytečnému zatěžování životního prostředí automobilovou dopravou.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH



„Batoh“ 742.065 vyjel s prázdnou soupravou z výhybny Rašovice směrem do Častolovic. V uvedeném úseku již byly provedeny předelektrizační úpravy.



Úsek Solnice – Rychnov nad Kněžnou na modernizaci teprve čeká.

Závod v Kvasínách byl na počátku milénia zásadně rekonstruován (celkové investice dosáhly 7 mld. Kč) a současně s novou linkou na výrobu Roomsterů bylo v roce 2006 rozhodnuto i o modernizaci vlečky a zařízení pro nakládku aut. Došlo k rozšíření kolejiště a výstavbě přesuvny na nakládku automobilů v kryté hale. Na investici se částkou 26 mil. Kč podílely i tehdejší České dráhy. Spolupráce mezi ČD Cargo a „Škodovkou“ tak má v této lokalitě velice pevné základy.

V rámci výše zmíněné nepřetržité výluky došlo k modernizaci části tratě, výstavbě nové dvoukolejné výhybny Rašovice, v některých úsecích byly provedeny předelektrizační práce. Cílem projektu je navýšení kapacity, elektrizace střídavou napájecí soustavou 25 kV a zvýšení rychlosti až na 120 km/hod. Vzniknout by měla i další výhybna Tutleky. Práce jsou součástí projektu **Zvýšení kapacity trati Týniště**

vání dlouhých ucelených vlaků (do 650 m) s novými automobily. Tyto řadící práce jsou nyní prováděny buďto v Týništi nad Orlicí nebo až v Nymburce. „Nová železniční stanice umožní odstavení prázdných i ložených vozů v bezprostřední blízkosti automobilky a díky této možnosti již nebude nutné je pro bezprostřední nakládku po každé dopravovat až z Týniště nad Orlicí po malých skupinách a bude možné se jimi předzásobit. To platí i pro odvoz ložených vozů. Blízkost průmyslové zóny Lipovka a kapacita nové stanice zároveň představují potenciál i pro zajištění návozu komponent do výroby, resp. pro obsluhu dalších zákazníků efektivně a ekologicky po železnici,“ říká Ing. Lucia Kliegrová, komoditní obchodní manažerka ČD Cargo pro segment automotive a doplňuje: „V současné době také dokončujeme proces certifikace výpočtu spotřeby elektrické energie a certifikaci úspor emisí CO₂ při využití zelené energie, což je pro zákazníky z oblasti automotive velmi zaji-

Nová pojízdná dílna v SOKV České Budějovice

S

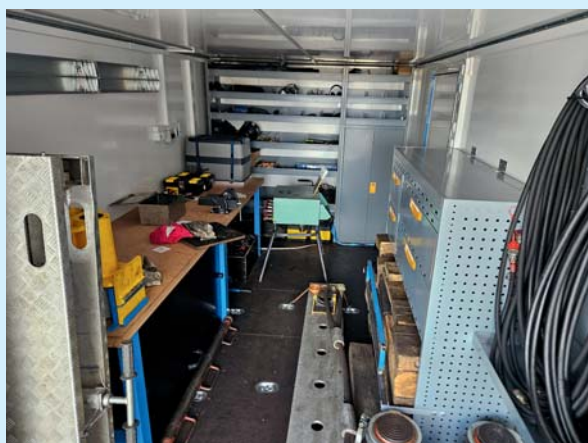
Se vznikem společnosti ČD Cargo došlo k zásadní změně v systému opravárenství nákladních vozů.

Do roku 2007 ke všem nehodovým událostem vyjížděl nehodový vlak s veškerou nakolejovací technikou. Přeprava nehodového vlaku k mimořádným událostem byla značně komplikovaná, nepružná a drahá, proto bylo rozhodnuto, že každé SOKV obdrží silniční záahové vozidlo.

V dubnu roku 2008 tak i do Českých Budějovic zamířila první silniční pojízdná dílna značky MAN. Disponovala maximální celkovou hmotností 8,8 tun, ložnou délkou 5,8 m a celkovou výškou 3,63 m. Pohon vozidla zajišťoval motor o zdvihovém objemu 4 580 cm³ s maximálním výkonem 132 kW. Přenos pohonu byl zajištěn přes zadní nápravu na dvoumontážní kola. Nástavba vozidla obsahovala integrovanou elek-

trocentrálu, soupravu svářecí techniky, nakolejovací hydraulické zařízení HOESCH, transportní podvozky a v neposlední řadě pracovní stůl a úložné prostory. Pojízdná dílna sloužila nejen při nehodových událostech, ale rovněž při opravách nákladních vozů, které bylo možné zre-

alizovat přímo na místě zjištění závady vozů bez toho, že by bylo nutné je odesílat do opravy. Pojízdná dílna se v posledních dvou letech svého provozu potýkala se značnou řadou poruch. Proto v červnu roku 2025 do SOKV České Budějovice přijíždí nová moderní pojízdná dílna značky Renault, která se v řadě ohledů značně liší od své předchůdkyně. Došlo k navýšení celkové hmotnosti na 12 tun. Pohon vozidla zajišťuje motor o zdvihovém objemu 7 698 cm³ s maximálním výkonem 188 kW.



Vozidlo disponuje zvýšeným terénním podvozkem s pohonem 4x4. Terénní pneumatiky o rozměrech 365/85 R20 umožňují jezdit v náročném, nerovném a nestabilním terénu. V případě náledí je vozidlo vybaveno automatickými podmetacími sněhovými řetězy. Nástavba vozidla je nově zateplena PUR panely a opět obsahuje veškeré nakolejovací pro-



středky. Nově disponuje chytrou elektroinstalací včetně měniče napětí z 24 VDC na 230 VAC sloužícího k převodu napětí z autobaterie na napětí 230 V. Toho je v nástavbě využíváno v případech, kdy je potřeba krátkodobě připojit spotřebič (úhlová bruska atd.) bez nutnosti startování elektrocentrály.

TEXT: STANISLAV BILEC
FOTO: RADOVAN MALÉŘ

Inspirativní HRrrrZóna

Inspirujte se příběhy našich zaměstnanců...

Elektronika, lokomotivy a neustálé hledání řešení – to je svět Radka Brejchy z SOKV Ústí nad Labem. V dílně působí jako mechanik a opravář elektrických přístrojů, zjednodušeně elektronik, ale jak sám říká, ve skutečnosti je to mnohem víc než jen o opravách. O své práci mluví s nadšením, které se snadno přeneslo i na ostatní.

► Jak ses vlastně dostal k práci u nás?

Už jsem tu 9 let. Popravdě mě sem přivedla spíš náhoda. Předtím jsem pracoval u jiné firmy, ale tam jsme se neshodli. Pak jsem zkoušel konkurenci, kde jsem vydržel sotva měsíc, protože to, co tam dělali, mi vůbec nepřišlo profesionální. Nakonec mi kamarád řekl, že tady je volné místo. Říkal jsem si: „No, zkusím to, odejít můžu vždycky.“ A jak je vidět, zůstal jsem.

► Jaké byly tvoje začátky?

Začátky pro mě nebyly jednoduché. Dělal jsem hlavně na elektronických kartách do lokomotiv – opravil jsem je a předal dál klukům, co je nasazovali. Jenže ke mně už se většinou nedostalo, jestli ta karta funguje, nebo ne. Vlastně jsem nikdy neviděl výsledek své práce, a to mě dost štválo. Nakonec jsem to po čase řešil s vedením, aby se to změnilo a posunulo.

► Jak vypadá tvůj běžný pracovní den?

Můj den začíná poradou s nadřízenými, kde si rozdělíme práci. Pak ji rozdám klukům na dílně a sám se pustím do toho, co je zrovna potřeba – někdy objednávky, někdy papírování, opravy karet nebo rovnou lokomotiv. A nejlepší je, když mi zazvoní telefon od šéfa – to totiž všichni víme, že jde o nějakou speciální práci, na kterou se vždycky těšíme.

► Co tě na tvé práci nejvíc baví?

Baví mě hlavně ta různorodost. Každý den dělám něco jiného – od oprav karet, přes nastavování elektroměrů až po přehrávání softwaru. A možná je to i tím, že jsem trochu

„postižený prací“ – mě prostě baví skoro všechno, co dělám.

► Jaká je pro tebe největší výzva?

Největší výzvou jsou nové lokomotivy, které k nám přijdou s nějakou závadou. Člověk často vůbec neví, jak to uvnitř přesně funguje, a musí začít od nuly – prostudovat schémata, zajít na stroj a krok po kroku zjišťovat, která karta co řeší. Je to náročné i v tom, že to za vás nikdo jiný neudělá, protože ten stroj prostě nikdo nezná. V tu chvíli vím, že je to jen na nás, a musíme to dotáhnout tak, aby lokomotiva mohla co nejdřív zpět do provozu.

► Jak bys popsal atmosféru na pracovišti?

Atmosféra na pracovišti je různorodá, stejně jako lidé. S některými kolegy si rozumíme, navzájem si pomáháme a vycházíme spolu dobře. Snažím se vždycky vyhovět jejich potřebám, pokud je to možné. Samozřejmě jsou i tací, se kterými si nesedíme, ale v takovém případě si každý hledí svého a není třeba to víc řešit.

► Jak ses dostal k vedení týmu?

Když jsem sem nastoupil, byl jsem čistě technik a s vedením lidí jsem neměl žádnou zkušenost. Postupně jsem ale dostal na starost dílnu elektroniky a díky tomu jsem se naučil pracovat s lidmi a trochu i vést tým. Pravda je, že moje dílna je hodně samostatná a zvládl by to i beze mě, ale i tak je to pro mě důležitá zkušenost.

► Co děláš ve volném čase?

Ve volném čase trávím hodně času s rodinou. Máme velké auto, ve kterém můžeme i přespávat, takže každý víkend vyrážíme na výlet. Kromě toho se věnuji kitesurfingu a rád cestuji, abych chytil vítr. Asi dvakrát až třikrát týdně si také přivydělávám jako elektrikář, abychom si mohli dovolit lepší život.

► Jak se podle tebe firma za dobu tvého působení změnila?



Radek Brejcha, mechanik a opravář elektrických přístrojů FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Upřímně řečeno, firma se za tu dobu, co tu pracuji, příliš nezměnila. Došlo k nákupu moderních lokomotiv, ale vnitřní chod firmy zůstává většinou tradiční. Většina procesů se stále děje „po staru“, takže změň je spíše jen málo.

► Jak vidíš svou budoucnost?

Ohledně budoucnosti ve firmě si nejsem úplně jistý. Jedna možnost by byla posunout se na vyšší pozici, ale stále by mě práce u lokomotiv držela a chtěl bych být i u technických úkolů. Druhá možnost je rozjet vlastní živnost tak, abych se uživil, a pokračovat na vlastní noze. Vzhledem k aktuální situaci ve firmě bych tuto variantu raději zvolil, ale stát malým živnostníkem často nedává dostatek prostoru, aby si mohli opravdu dobře vydělat. Aktuálně je to pro mě dost na hraně a ještě přesně nevím, kterou cestu zvolím.

► Co bys popřál nebo vzkázal kolegům a firmě?

Zaměstnancům bych přál adekvátní ohodnocení – s aktuálními platy je podle mě obtížné vést plnohodnotný život. Firmě bych pak přál, aby otevřela oči a začala fungovat moderním způsobem, využívala systémy a nástroje, které

usnadňují předávání a organizaci práce, a investovala do kvalitního vybavení. Dnešní doba nabízí spoustu možností, a pokud se nezmění přístup, firma bude stále jezdit „ve starých kolejích“.

Děkujeme Radkovi za otevřený rozhovor, pozitivou práci a energii, kterou do své profese každý den vkládá. Jeho příběh ukazuje, že povinnost, zodpovědnost a chuť hledat řešení mají ve světě železnice stále pevné místo. Přejeme mu hodně sil, spokojenosti v práci i v osobním životě – a ať mu to dál dobře jede nejen u lokomotiv, ale i na kitesurfu.

BÁRA, OLESKA A PEPA

SLEDUJTE NÁS NA FB A IG:



Rozjed' to s ČD Cargo

Den otevřených dveří v SOKV České Budějovice

První říjnový pátek patří v SOKV České Budějovice již tradičně dětem všech věkových kategorií. Den otevřených dveří má své pevné místo v kalendáři a malí i větší zvědavci (děti z českobudějovických mateřinek a škol), zájemci o prohlídku vystavených lokomotiv, svezení vláčkem s parní lokomotivou a prohlídku speciální nakolejovací techniky zaplnili po osmé hodině ranní naše depo. Dorazilo jich přes 800.

Ve společné snaze o zábavu spojenou s poučením dětí nám ochotně vypomohla jednotka HZS SŽ České Budějovice a příslušníci a příslušnice Městské policie jihočeského krajského města. Byli skvělí, vstřícní a trpělivě zodpovídali všetečné dotazy dětí a předváděli dovezenou techniku a vybavení. Zaslouží si za to velké díky. ČD Cargo nabídlo k prohlédnutí stanoviště strojvedoucího v osmi různých lokomotivách, ukázkou nakolejování nákladního vozu speciálním jeřábem a technickými prostředky z neholdového vozidla. Velkému zájmu dětí se těšil

prezentační vůz koncipovaný jako herní prostor pro malé i velké. Tým paní Lachmannové byl v jednom kole, ale vše zvládl na výbornou. Ve školní místnosti SOKV byla k vidění modelová železnice a pánům Dolanovi a Husárikovi to jezdilo bez mimořádností a včas. Na místech k sezení před monitory zobrazujícími sekvence traťových úseků (z výuky pro strojvedoucí), které nainstalovali pánové Jiří Jantač a Vašek Kudláček z O26, bylo stále plno. Magnetem a nejpůsobivějším zážitkem bylo svezení napříč depem vlakem s parní lokomotivou ř. 310 z CHV ČD Lužná u Rakovníka v režii českobudějovického Stocker Clubu. Neztratila se ani personální podpora, kolegyně a kolegové z ČD Cargo, ČD a SŽ potěšili většinu dětí spoustou rozdaných dárečků. Některé si odnesly omalovánky nebo pexeso, jiné „ulovily“ balonky a píšťalky a klíčenky a... jasně že i bonbóny! Zkrátka a dobře jsme si to všichni náležitě užili a už se těšíme za rok na shledanou. A všem velké díky za jejich osobní příspěvek ke zdaru celé akce.

JAN KOŘÍNEK



FOTO: VLASTIMIL HYBRANT

Putování za nákladní dopravou v polském příhraničí

Bydělím v Broumovském výběžku na samém konci České republiky. Proto mám jako dlouholetý železniční fotograf blíž do Polska, než k hlavním tratím u nás. Navíc v polském příhraničí panuje poměrně čilý ruch. Dříve byla i u nás nákladní doprava silnější. Přes Meziměstí do Polska jezdily i dva páry nákladních vlaků denně, manipulační vlak jezdil do Broumova každý den mimo neděle. Pak přišla omezení související s poklesem přeprav.



Lokomotivy TEM 2-256 a TEM 2-102 odstavené 26. dubna 2025 s prázdnými soupravami pro nakládku štěrku ve stanici Ścinawka Średnia

Pokud se vydám směrem na Kłodzko, je prvním místem, kde se nakládá, Tłumaczów původně ležící na trati spojující Ścinawku Średnią s Broumovem. Provoz zde byl dlouhá léta zastaven a až v roce 2010 byla kolej obnovena jako vlečka místního kamenolomu. Ta je dnes obsluhována některou z lokomotiv řady T 448p dopravce DB Cargo Polska, která ložené vozy stahuje do Ścinawky Górnej nebo Średnie, ve kterých se poté sestavují ucelené vlaky i pro další dopravce, například pro PKP Cargo, Majkoltrans, T&C nebo RC Trans Rail. Dodejme, že stanice Ścinawka Średnia leží na trati Kłodzko Gł. – Wałbrzych Gł. otevřená v letech 1879–1880. Asi 5 km severovýchodně od Ścinawky Średnie leží nákladíště Nowa Ruda-Słupiec, kde dnes končí trať původně vedoucí do stanice Dzierżoniów přes Srebrnu Górę otevřená v roce 1902. Ta je zajímavá 6,6 km dlouhou ozubnicí systémem Abt, s jejíž pomocí bylo překonáváno stoupání až 60 ‰. V současné době je na konec tratě napojena cca 2 km dlouhá vlečka do lomu Gabra, kde se nakládá štěrk. Ta je nejčastěji obsluhována dopravci PKP Cargo a T&C. Přímou ve stanici Ścinawka Średnia se dnes nic nenakládá, ale už více roků se zde připravuje místo pro těžbu uhlí s odvozem vlaky, ale kdy to bude hotové nikdo

neví. V souvislosti s touto lokalitou je možné zmínit ještě jednu zajímavost. V roce 1910 zde byla postavena uhelná elektrárna vyrábějící elektrický proud pro zajištění elektrického provozu na tratích v pruské části Slezska. Směrem na Miedzylesie jezdí vlaky do Lichkova a dál do Čech. Z trati odbočuje dnes již jen vlečka do Odrzychowic Kłodzkich, kam pro štěrky jezdí dopravce PMT. Do prosince roku 2027 by se však po 23 letech měla vrátit doprava i na zbylý úsek Odrzychowice Kłodzkie – Łądek-Zdrój – Stronie Śląskie. Opačným smě-

rem od Kłodzka leží stanice Bardo Przylék, kde přímo ve stanici nakládají dva různé lomy na štěrk. Nejvíce se zde loží vozy pro dopravce PKP Cargo a T&C. Občas sem přijedou i dopravci Rail Polska nebo Tabor Rail. Ve stanici Kamiennic Ząbkowicki se nakládá jen velmi málo, ale provoz je zde velký, depo zde má jak PKP Cargo, tak dopravce T&C. Vlaky se zde spojují, dělí a přepřahají lokomotivy na elektrické.



Vlak dopravce T&C v čele s lokomotivou E6ACTad-017 vjíždí 14. října 2025 s prázdnými „węglarkami“ na nakládku štěrku do stanice Kamienna Góra.



Lokality nakládky štěrku v polském příhraničí MAPA: MILAN KOSKA

Směrem na Nysu je asi 7 km od stanice vlečka v Doboszowicích, kam zajiždí velký počet různých dopravců. Využití vlečky je značné. Hlavní trať pokračuje a v další stanici Paczków se napojuje vlečka z Mrokocinu obsluhovaná dopravcem Majkoltrans. Na předávacím kolejišti

kteřá v okolí funguje mimo „dráty“. Jezdí zde hodně dopravců. Vlečka má 4 koleje, nakládat se dá na dvou kolejích současně.

Jindy vyrazím směrem na Wałbrzych, kde se přímo ve stanici Wałbrzych Główny nakládá štěrk. Do stanice Wałbrzych Fabryczny je zaústěna vlečka z koksovny, kam zajiždějí vlaky dopravců PKP Cargo a LTG Cargo. Na vlečce společnosti Eko Carbo-Julia se v minulosti nakládaly uhelné kaly s určením do elektrárny v Poříčí. Do stanice Wałbrzych Miasto vede vlečka, kam se vozí hlína na keramiku, do stanice Wałbrzych Sczawienko je zaústěna teplárenská vlečka.

Směrem z Wałbrzychu na Jeleniu Górę se do stanice Boguszów Gorce Zachód vozí uhlí (hlavně dopravce PKP Cargo), ze stanice odbočuje vlečka do lomu Czarny Bor, na kterou jezdí více různých dopravců. Je to jedna z mála vleček, která je celá elektrizovaná. Další stanicí je Sędziszów, ze které odbočuje trať do Kamiennic Gór, kde se přímo ve stanici nakládá velký objem štěrku. Zajiždějí sem hlavně dopravci PKP Cargo, T&C a občas i Rail Polska nebo FPL. Část štěrku je vlaky odvážena i na železniční stavby v České republice. Vrátime se k trati od Wałbrzychu, kde je další větší stanicí Jaworzyna Śląska. V té se přímo nic nenakládá, ale vlaky se zde spojují, dělí a mění se zde lokomotivy. Směrem na Kamiennic Ząbkowicki leží stanice Świdnica Miasto, ze které odbočuje trať na Wrocław. Ze stanice Świdnica Przedmiejskie odbočuje vlečka do firmy Greenbier vyrábějící nové nákladní vozy. Další vlečka je v Pszenne, kde je cukrovar, následuje stanice Sobotka Zachodnia, ve které se nakládá štěrk. Ten se nakládá i v dalších stanicích a na vlečkách – Strzegom, Rogoźnica, Jawor, Borowa, Zimnik, Gniewków, Stary Jawor nebo Brachów.

TEXT A FOTO: TOMÁŠ SÁGNER



Dne 30. listopadu 2024 projíždí vlak dopravce TKP Silesia s uceleným vlakem krytých vozů pro nakládku cukru z Jaworzyny Śląskie do Pszenna stanicí Bolesławice Świdnickie.

si vozy přebírají různí dopravci. Nakládá se i přímo ve stanici. V následující stanici Otmuchów dopravce Rail Polska na vlaky dobírá postrkové lokomotivy řady SM 42. Ve stanici Goświnowice se nakládá štěrk a ze stanice odbočuje vlečka do firmy Bioagra. Ve stanici Nysa je opravná nákladních vozů. Jako zajímavost můžeme uvést, že z Nysy vedla od roku 1910 trať do Vídně ležící na území dnešní České republiky. I ta v minulosti sloužila k přepravě nerostných surovin.

Směrem na Legnici jsou první stanicí Ząbkowice Śląskie, kde se nakládá štěrk přímo ve stanici. Další je stanice Piława Górna, kde se nakládá štěrk jak ve stanici, tak na vlečce odbočující z tratě směrem na Legnici. Vlečka je tam od roku 2009 a je jedna z největších,