

Cargovák



Úvodní sloupek

Setkání se zákazníky v Olomouci

Začátek listopadu byl dlouhá léta termínem konání tradiční obchodní konference. Po loňském dvacátém ročníku jsme se však letos rozhodli zcela změnit koncept této akce. Všechny naše obchodní partnery jsme ve středu 5. listopadu odpoledne pozvali do Clarion Congress Hotelu v Olomouci na setkání s managementem a obchodními manažery naší společnosti. Význam podobného setkání v letošním roce podtrhuje fakt, že evropský trh železniční nákladní dopravy doznává v tomto období značných změn, které samozřejmě mají vliv i na činnost a služby ČD Cargo. O restrukturalizaci naší společnosti toho bylo napsáno již mnoho, ale zákazníkům bylo nutné znovu podrobně vysvětlit, proč k jednotlivým krokům přistupujeme a jaké jsou hlavní cíle tohoto procesu. Zdůraznit nutnost a správnost prováděných kroků přijel i zá-

stupce akcionáře, člen představenstva ČD, pan Lukáš Svoboda. Zákazníky jsme zároveň chtěli ujistit, že ČD Cargo bude mít v roce 2026 dostatek kapacity pro realizaci přeprav jejich zboží. Samozřejmě při dosažení odpovídajících a výhodných podmínek pro obě smluvní strany. S ohledem na připravované změny v systému přeprav jednotlivých vozových zásilek bylo nutné i vysvětlit princip těchto změn a hlavně informovat o způsobu realizace těchto přeprav. Nechyběly ani tradiční informace o cenotvorbě pro rok 2026. V probíhající diskuzi snad byly zodpovězeny všechny otázky a všichni se mohli rozjet do svých domovů. Co se týká organizace a nového formátu zákaznického setkání, lze vyjádřit spokojenost i s ohledem na nutnost snižování nákladů. Do jaké míry bylo setkání úspěšné po obchodní stránce, ukážou následující týdny.

MICHAL ROH

Obsah

SPO - zásadní změna ve zpravování

02 Dne 14. prosince 2025 vstupuje v účinnost, jako součást připravované velké změny předpisů provozovatele dráhy Správy železnic, zásadní změna ve zpravování strojvedoucích se seznamem plánovaných omezení v provozování dráhy.

Nákladní vlaky přes Bubny

03 Trať vedoucí mezi Bubny a Dejvicemi po okraji pražské Střovic není pojižděna pravidelnými nákladními vlaky. V uplynulých týdnech se zde ale lokomotivy ČD Cargo v čele nákladních vlaků přeci jen objevily.

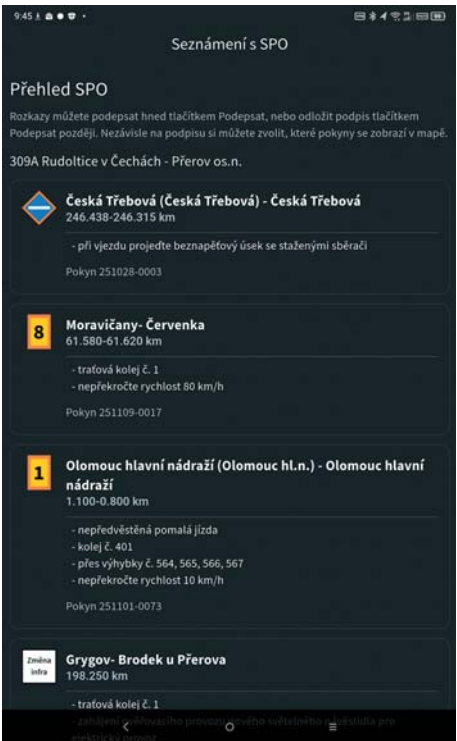


SPO – zásadní změna ve zpravování

Přestože všichni strojvedoucí ČD Cargo jistě dobře znají význam této zkratky, pro úplnost připomenu, že se jedná o tzv. Seznam Plánovaných Omezení. Je to součást zásadní změny ve zpravování strojvedoucích o předem známých mimořádnostech během jeho jízdy, která vstupuje v účinnost od 14. prosince 2025 jako součást připravované velké změny předpisů provozovatele dráhy Správy železnic. Jedná se o období systému, který již několik desetiletí spolehlivě funguje v Rakousku či Německu jako tzv. La. Jde tedy o seznam plánovaných omezení v provozování dráhy a změn stavebně technických parametrů dráhy platný pro konkrétní jeden den (od 0:00 do 23:59 hodin) na konkrétní trati (dle TTP). SPO bude zveřejněno 36 hodin před začátkem platnosti na Portále provozovatele dráhy.

To nejdůležitější je, že bez seznámení se s SPO platného pro danou trasu nebude moct strojvedoucí zahájit jízdu!!!

Zavedení SPO sebou přináší několik nesporných výhod. Kromě toho, že by mělo dojít k zásadní úspoře vydávaných papírových rozkazů, bude mít strojvedoucí možnost seznámení se změnami v předstihu. Zavedení SPO dále



Náhled na SPO v tabletu

Správě železnic umožňuje předávat data o obsahu SPO elektronickou formou, která umožní dopravcům tyto informace pro svoje zaměstnance sdílet ve svých informačních systémech. Dopravci tak mohou vytvářet nástroje eliminující zásadní bezpečnostní riziko, kterým je nesplnění daného pokynu z důvodu opomenutí strojvedoucího. Pevně věříme, že tyto nesporné výhody převáží nad faktem, že již strojvedoucí nedostane v případě plánovaných změn papírový rozkaz bezprostředně před jízdou vlaku v daném úseku.

Na to, jaké řešení připravilo ČD Cargo pro své strojvedoucí, se zeptáme našeho kolegy pana **Tomáše Kaši**, který pracuje částečně jako strojvedoucí OPŘ Střed a částečně na Generál-

ním ředitelství v Praze na Odboru procesního inženýringu, který mimo jiné zajišťuje i tvorbu aplikací v tabletu pro strojvedoucí. U procesu elektronizace podpůrných pracovních činností strojvedoucího je prakticky od samého začátku.

» **Tomáši, můžete na úvod popsat, co všechno má strojvedoucí ČD Cargo ve svém tabletu již nyní k dispozici?**

V době, kdy jsem začal spolupracovat na tabletech (cca 8 let zpátky), jsme v tabletu používali pouze aplikaci ASC. Od té doby jsme ušli velký kus cesty a za ta léta se podařilo zdigitalizovat velkou část činností a evidencí, které má strojvedoucí na starosti. Dnes používáme zmíněné ASC, které eviduje činnosti strojvedoucího ve směně a nahrazuje papírový provozní záznam. Další novou aplikací je DPS (Digitální Pracoviště Strojvedoucího), zde je Hlášení strojvedoucích a evidence spojená s hnacími vozidly (Kniha předávky, protáčení hnacího vozidla apod.) Pro seznamování s dokumenty je využívána aplikace MEKN. Velmi důležitými aplikacemi jsou i NavSim a NavTrain, které budou mít nově na starosti práci s SPO.

» **V čem spočívá elektronické řešení SPO pro strojvedoucí ČD Cargo?**

Když SŽ přišla s projektem SPO, nabýzely se dvě možnosti, jakým způsobem dostat ke strojvedoucím potřebné dokumenty. Prvním byla denní distribuce všech SPO na tratích, které má strojvedoucí ve znalosti. Jen pro představu, pokud by někdo měl poznání celé sítě, bylo by to 280 dokumentů každý den. Proto byla tato varianta nepřijatelná. Druhou variantou byla snaha přiblížit se současnému stavu, to znamená SPO na daný vlak. Nakonec jsme se, i po dohodě s Federací strojvedoucích, rozhodli pro sice složitější, ale strojvedoucím pohodlnější druhou variantu. Ta spočívá v procesu, kdy SPO



Ukázka zobrazení v NavTrain

stahujeme a přiřazujeme přímo k trase vlaku. Tím pádem má strojvedoucí k dispozici skutečně jen SPO, které se vztahují k jízdě vlaku, který veze. A jak to vlastně funguje? V podstatě velmi jednoduše. Když je strojvedoucí nasazen na vlak, systém na pozadí zjistí, zda pro daný vlak existují SPO či nikoli. Pokud neexistují, platí současný stav. V případě existence je strojvedoucímu vygenerována nová činnost v ASC

309A Přerov -> Česká Třebová

pokyn č.	dopravná / úsek	symbol	vymezení kilometrů v/od	do	platnost		doplňující text
251029-0045	Přerov (osobní nádraží)	1	184,059	184,049			- kolej č. 1a přes výhybku 9 zhlaví směr Prosenice - nepřekročte rychlost 10 km/h
251101-0045	Výh Dluhonice	◇	185,603	185,699			- nad kolejemi č. 1a, 2a zřízeno neutrální pole v délce 96 m - projedte beznapětový úsek se staženými sběrači
251101-0073	Olomouc hl.n. (přednádraží)	1	0,800	1,100			- nepředvštěná pomalá jízda - kolej č. 401 - přes výhybky č. 564, 565, 566, 567 - nepřekročte rychlost 10 km/h
251105-0116	Červenka Moravičany	8	61,620	61,580			- traťová kolej č. 2 - nepřekročte rychlost 80 km/h
251101-0094	Česká Třebová (vjezdová skupina)	◇	1,300	1,150		09:00 - 18:00	- při vjezdu a jízdě po koleji č. 101a, 101 b projedte beznapětový úsek se staženými sběrači
251028-0003	Česká Třebová (odjezdová skupina)	◇	246,315	246,438			- při vjezdu projedte beznapětový úsek se staženými sběrači
251028-0004	Česká Třebová (odjezdová skupina)	◇	246,315	246,438			- při odjezdu projedte beznapětový úsek se staženými sběrači
251101-0095	Česká Třebová (odjezdová skupina)	◇	246,338	246,670			- při odjezdu projedte beznapětový úsek se staženými sběrači

SPO od SŽ

(T29 – SPO). Po potvrzení této činnosti je spuštěna aplikace NavTrain. Zde se nejdříve zobrazí seznam všech omezení pro trasu vlaku. Po potvrzení tohoto seznamu strojvedoucí je ihned vygenerován pdf dokument do MEKN. Podepsání tohoto dokumentu se přenesení přímo z NavTrain do MEKN a strojvedoucí tento dokument již nebude muset podepisovat v aplikaci MEKN. Během jízdy vlaku jsou v mapovém podkladu prezentována daná omezení. Pokud je někdo nechce takto vidět, může si seznam SPO vyvolat na obrazovku. Stále dodržíme nutnost vidět i TJŘ.

» **Pokud bude SPO implementované v aplikaci NavTrain, nabízí aplikace nějaké varovné prvky, které upozorní strojvedoucího na změnu na trati?**

Ano, je to jedna z velkých výhod tohoto způsobu zpravování. Pokud se strojvedoucí blíží k místu s rozdílnými parametry trati oproti TTP (které se týká jeho jízdy), je vizuálně i zvukově upozorněn. Momentálně máme nastavenou vzdálenost pro upozornění strojvedoucího na 5násobek zábrzdne vzdálenosti, což považuji za dostatečné. Některé druhy parametrů, které nemají vliv na způsob vedení vlaku, může strojvedoucí uživatelsky vypnout pro daný vlak. Na tyto parametry nebude strojvedoucí během jízdy vizuálně ani zvukově upozorněn.

» **Bude toto řešení fungovat i třeba pro posun staniční zálohy?**

Prozatím bude strojvedoucí staniční zálohy seznámen s SPO v rámci uzlu prostřednictvím dispečera, který potřebné informace sestaví do písemného rozkazu a odešle strojvedoucímu přes MEKN. V novém roce připravujeme i pro posun uživatelsky přívětivější řešení.

» **Má podle Vás jako strojvedoucího tento nový způsob zpravování nějaké nevýhody?**

Ano, každé řešení má určité limity, se kterými musíme pracovat. Zde musíme SPO strojvedoucímu dávat vždy až do cílové stanice vlaku z důvodu, kdy jsme nasazováni na vlaky dynamicky. Pokud bych byl plánován například z České Třebové do Pardubic a došlo by k přelásování vlaku až do Kolína, musel bych v Pardubicích zastavit a seznámit se s SPO pro další část trasy. Proto SPO strojvedoucí obdrží vždy až do cílové stanice vlaku.

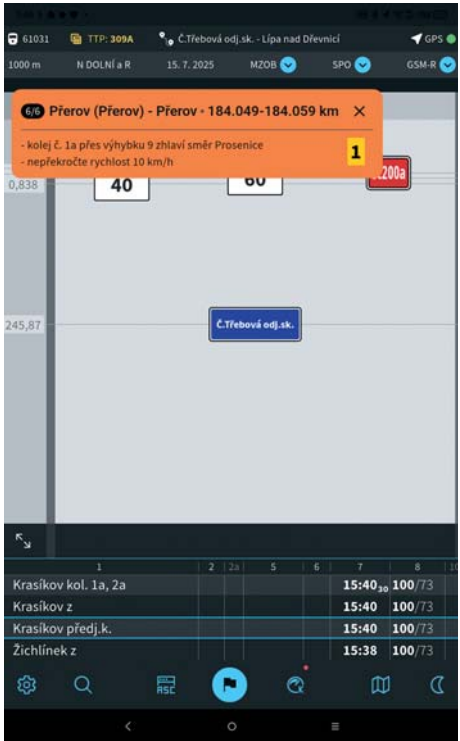
» **Prozradíte nám nějaké další plány do budoucnosti v oblasti rozvoje aplikací?**

Určitě bychom chtěli zdigitalizovat i rozkazy, které se vydávají, pokud dané omezení vzniklo

po vydání SPO pro daný den. Ke 14. prosinci 2025 všichni strojvedoucí ČD Cargo obdrží blok s papírovými písemnými rozkazy, který budou vyplňovat na základě instrukcí výpravčího Správy železnic. Jako náhradní řešení budeme mít dočasnou digitální verzi ke stažení na Týmovém webu strojvedoucích. Odkaz včas zašleme všem strojvedoucím do tabletů. Naším cílem do budoucna je, aby i tento rozkaz šel jednoduše zadávat přímo v NavTrain.

» **Chtěl byste na závěr něco vzkázat našim strojvedoucím?**

Chtěl bych je poprosit, aby veškeré možné problémy hlásili přes aplikaci Hlášení stroje-



Ukázka zobrazení v NavTrain

doucího. I přes veškeré testování a ladění se mohlo stát, že se nám některé drobnosti nepodařilo odhalit. Pokud by kolegové měli nápady na vylepšení, ať využijí stejný postup. Je-li to stále jezdím a potkávám se s kolegy na různých místech, tak si občas postěžují apod., bohužel už to nezapíší a ke mně se pak tyto podněty nedostanou.

Tomáši velice děkujeme za popis připravovaného řešení nového zpravování strojvedoucích a přejeme vám i všem našim strojvedoucím úspěšné zvládnutí popsané změny.

MIROSLAVA RAŠKOVÁ

Nákladní vlaky přes Bubny

S Společnost Buštěhradské dráhy v druhé polovině 19. století významnou měrou ovlivnila vývoj pražského železničního uzlu. Realizovala přestavbu koněspřežné dráhy z Dejvic směrem na Kladno, postavila trať z Dejvic do Bubna a v roce 1872 dokončila tzv. Pražský Semmering, čímž získala spojení s tehdy průmyslovým Smíchovem.

Svůj význam pro nákladní dopravu tyto tratě postupně ztrácely



a dnes na dejvické i smíchovské větvi hraje prim hustá osobní doprava. Již několik let je realizován projekt výstavby rychlodráhy spojující centrum hlavního města s letištěm v Ruzyni a s Kladnem. Ten zásadně zvýší kvalitu života v lokalitách, kterými prochází: elektrické vlaky výrazně omezí hluk a budou bezemisní, dostupnost zlepší nové vlakové zastávky s napojením na městskou dopravu, a to spolu s kapacitními parkovišti P+R promění způsob, jakým se v regionu pohybujeme. Významným benefitem bude zkrá-



Průjezd prázdné odklonové soupravy Pn 48511 stanicí Praha-Dejvice (17. října 2025)

FOTO: MICHAL ROH

cení cestovní doby mezi centrem města a letištěm na 25 minut.

Modernizace je rozdělena do několika etap a její součástí byla výluka tratě mezi stanicemi Praha-Bubny a Praha-Dejvice. V úseku Praha-Bubny – Praha-Výstaviště probíhala její modernizace. Doposud jednokolejná trať má nově dvě koleje, vše je také připraveno na pozdější elektrizaci. V Bubnech začalo fungovat úplně nové nádraží, v současnosti nejmodernější v Česku. Slangově se mu pro průhledné panely stropu nádražní haly přezdívá „ementál“. Naprostá většina tratě mezi Bubny a Výstavištěm vede nově na estakádě, což umožní rozvoj této části Holešovic a lepší prostupnost území. Zkušební provoz byl zahájen 1. srpna 2025.

Zmíněný úsek není pravidelnými nákladními vlaky ČD Cargo pojížděn. O to zajímavější jsou proto ad hoc vlaky, které tudy v posledních týdnech byly trasovány. Zmínit musíme vlaky se štěrky, který byl v tomto úseku v uplynulých

týdnech dosypáván. Další oživení provozu představovaly odklonové vlaky s prázdnými vozy po vykládce sody v Rakovníku. Odklonovou vozbu si ve dnech 7. září – 20. listopadu 2025 vyžádala výluka tratě údolím Berounky mezi stanicemi Beroun-Závodí a Roztoky u Křivokláta. Pro vozbu těžších ložených souprav se sodou z rakouského Lenzingu byla zvolena odklonová trasa přes Prahu do Kralup nad Vltavou a odtud v dieselové trakci přes Kladno do Rakovníka. Zpět se prázdné vozy vracely po kratší trase právě přes

Hostivici a Prahu-Dejvice. Zátěž vlaku mnohdy tvořily i ložené GigaWoody se dřevem. Celkem přes Prahu-Dejvice projelo 10 ucelených vlaků. Jako zajímavost můžeme uvést, že ve vybraných dnech byly ložené i prázdné soupravy trasovány po další výlukové trase nikoliv přes pohraniční přechodovou stanici Horní Dvořiště, ale přes České Velenice.

MICHAL ROH



Dosypávání štěrku v nové stanici Praha-Výstaviště probíhalo mimo jiné i v neděli 9. listopadu 2025.

FOTO: JAROSLAV MĚŘÍNSKÝ

Zajímavosti z provozu

Lokomotiva 755.001

Nedaleko Čachovic byla 6. listopadu 2025 vyfotografována dvojice lokomotiv 755.001 + 742.372 v čele manipulačního vlaku Mn 84661 Mladá Boleslav hl.n. – Nymburk vjezdové nádraží „Prakatr“ 755.001 byl dlouhodobě nasazen na vozbu nákladních vlaků v okolí Kralup nad Vltavou. Na konci září došlo k jeho přesunu

do Nymburka a je tak možné ho vidět na výkonech v této lokalitě. Například s Pn vlaky do Turnova a Liberce nebo při obsluze mladoboleslavské Škodovky.

Přepravy hnojiv

V podzimním období se zemědělci zásobují hnojivy, přičemž nezanedbatelná část přeprav



FOTO: NT

je realizována po železnici. Například na začátku září proběhl každoroční návoz hnojiv pro Agropodnik ve Starém Místě u Jičína. V loňském roce byl na tento výkon nasazen např. „kocour“ 742.094, naopak letos šlo o stroj 742.184 a poslední přepravy – sovu prázdné soupravy – se ujal stroj 742.200. Pěkné slunečné počasí trávající po většinu týdne proto k trati mezi Veleliby a Jičínem přilákalo nemálo železničních fotografů. Stejně jako v loňském roce jezdil manipulační vlak i mimo oběhované dny, tedy navíc i v úterý a ve čtvrtek,



a to z Velelib těsně před 8 hodinou ránní, přičemž samotná obsluha probíhala zhruba v čase hodinu před polednem. Návrat „manipuláku“ z Jičína zpět do Nymburka proběhl hodinu po poledni. Celkem takto byly na vykládku přistaveny čtyři desítky vozů s hnojivy. Další hnojiva byla dodána do Struhařova, Doudleb nad Orlicí nebo Kroměříže. Celkem jsme v podzimních měsících zatím převezli více než 60 tis. tun hnojiv.

MICHAL ROH



FOTO: JAROSLAV MĚŘÍNSKÝ

Bezpečnost v železničním provozu

Výběr nejzávažnějších mimořádných událostí (MU) za 3. čtvrtletí 2025

Dne 13. července 2025 došlo na vlečce „Vlečka – přístav Mělník“ (zaústěná do celostátní dráhy Nymburk hl. n. – Ústí nad Labem západ) k incidentu. Při posunu samotného hnacího vozidla došlo při jízdě proti hrotům nesprávně přestavené výhybky č. 101 k vykolejení. Při mimořádné události došlo k větší škodě na lokomotivě i na železničním svršku, odhadnuté na 180 000 Kč.



Dne 11. srpna 2025 došlo v železniční stanici Předměřice nad Labem (trať Pardubice hl. n. – Jaroměř) k incidentu. Na nákladním voze ř. Roos, řazeném ve vlaku Pn 62309 se vznítilo ložené surové dřevo; příčinou byla nedostatečně povolená ruční brzda. Při mimořádné události došlo k nikoli malé škodě na voze, odhadnuté na 80 000 Kč.



Dne 16. září 2025 došlo na vlečce „AGROCHEM a.s. Lanškroun (ZZN)“ (připojová dopravná D3 Lanškroun) k incidentu. Při posunu samotného hnacího drážního vozidla řady 742 došlo z důvodu nesprávně přestavené výhybky č. 2 k vykolejení všech čtyř dvojkolí. Při mimořádné události došlo k větší škodě na lokomotivě i na železničním svršku, odhadnuté na 170 000 Kč.



MILAN MAŠEK
FOTO: VYŠETŘOVACÍ SPISY

Novinky v oblasti předpisů, interních norem a opatření

Dne 27. srpna 2025 byl podepsán nový předpis **SŽ D1/1 Kniha evropských a vnitrostátních písemných rozkazů**.

- Předpis je platný dnem podpisu (27. srpna 2025),
- Předpis je účinný ode dne 14. prosince 2025 (od tohoto data se zaměstnanci novým předpisem řídí).

Předpis **SŽ D1/1 Kniha evropských a vnitrostátních písemných rozkazů** stanovuje pravidla pro používání a vyplňování evropských a vnitrostátních písemných rozkazů, a to na základě podmínek stanovených Prováděcím nařízením komise (EU) 2019/773 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a v souladu s platnými zákonnými podmínkami pro organizování a řízení drážní dopravy. Obsahuje všechny evropské a vnitrostátní písemné rozkazy použí-

vané zaměstnanci státní organizace Správa železnic.

Zaměstnanci ČD Cargo budou s předpisem seznámeni v podzimním běhu pravidelného školení.

Dne 12. srpna 2025 byl podepsán nový předpis **SŽ Z 11 Předpis pro obsluhu rádiových a telefonních zařízení**.

- Předpis je platný dnem podpisu (12. srpna 2025),
- Předpis je účinný ode dne 14. prosince 2025 (od tohoto data se zaměstnanci novelizovaným předpisem řídí).

V novém vydání předpisu byly mimo formálních jazykových, stylistických a grafických úprav provedeny následující obsahové a věcné změny:

- nové uspořádání jednotlivých částí předpisu a příloh;
- začlenění příslušné části obsahu předpisu SŽDC T1 Telefonní provoz pro obsluhu telefonních zařízení a části ustanovení předpisu SŽ T7 Radiový provoz pro provozní operátory

za účelem sjednocení podmínek pro obsluhu rádiových a telefonních zařízení v jednom společném dokumentu;

- úprava podmínek pro tvorbu a používání volacích značek a identifikace uživatelů rádiových sítí na železniční dopravní cestě;
- sjednocení terminologie pro navazování spojení prostřednictvím rádiových a telefonních zařízení;
- změna ve způsobu předávání pokynů pro provádění posunu prostřednictvím rádiových sítí.

Dne 10. září 2025 byla podepsána změna č. 1 předpisu **SŽ Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení a výstražných zařízení pro přechod kolejí**.

- změna č. 1 je platná dnem podpisu (10. září 2025),

■ Změna č. 1 je účinná ode dne 14. prosince 2025. Změna pro zaměstnance ČD Cargo není relevantní.

MIROSLAVA RAŠKOVÁ

Kultura bezpečnosti ČD Cargo, a.s.: poděkování kolegům z provozu za profesionalitu a příkladný přístup

Rádi bychom využili tento prostor a poděkovali našim kolegům z provozu za jejich příkladné chování a pohotové reakce v konkrétních kritických situacích, které souvisejí s jejich každodenní náročnou pracovní činností. Díky těmto zaměstnancům v provozu má pojem „kultura bezpečnosti“ jasnou tvář: je to soustředěnost, disciplína a ochota převzít odpovědnost, když na tom záleží. Vybrané situace přináší konkrétní ukázky takové práce – okamžiky, kdy správná reakce zabránila mimořádnostem a podpořila plynulost provozu.

Naši zaměstnanci jsou zapojeni do systému zajišťování bezpečnosti (Safety Management System – SMS) jako důležitý zdroj bezpečnostních podnětů. Právě díky jejich svědomitému přístupu při předávání těchto informací, v provozu především prostřednictvím aplikací „Hlášení strojvedoucích“ a „Hlášení D-VS“, mohli dojít k identifikaci vhodných případů. Níže je uvedeno jen několik těchto situací z každodenní reality v provozu. Každý z nás se čas od času dostane do náročné situace, kdy záleží na rychlé, správné reakci, která může zabránit vzniku mimořádné události, proto jsou to příběhy, které stojí za sdílení.

■ Dne 12. května 2025 vedl strojvedoucí Ing. Aleš Novák (PP Brno Maloměřice) vlak č. 64431. Při jízdě mezi stanicemi Praha Krč a Praha-Zahradní město zaznamenal v profilu koleje členy HZS a Policie ČR mávající rukama, kteří následně začali uskakovat z průjezdného profilu blížícího se vlaku. Za použití rychločinného brzdění a současného dávání návěsti „Pozor“ se podařilo strojvedoucímu zastavit těsně před místem, kde probíhal zásah HZS u přilehlého požáru. Díky včasné reakci strojvedoucího nedošlo k újmě na majetku, a především na zdraví žádného ze zúčastněných.



■ Dne 1. června 2025 přibližně ve 23:40 hod. při jízdě vlaku 45023 ze stanice Brno-Maloměřice do stanice Břeclav spatřil strojvedoucí Michal Vacula (PP Břeclav) v kolejišti silně podnapilou osobu. Za použití rychločinného brzdění se strojvedoucímu podařilo vlak zastavit a podnapilá osoba uskočila. Po zastavení strojvedoucí kontaktoval pracoviště CDP Přerov a zajistil vlak. Následně vyhledal podnapilou osobu a odvedl ji na bezpečné místo. Zaměstnanci CDP mezitím kontaktovali Policii ČR.

■ Dne 11. července 2025 při jízdě vlaku 60124 ze stanice Tršnice do stanice Cheb si strojvedoucí vlaku Karel Schubert (PP Cheb) všiml, že jedna ze závor na přilehlém přejezdu je zvednutá a současně zaregistroval přecházející osobu. Zavedl proto okamžitě rychločinné brzdění, aby zabránil střetnutí s přecházející osobou, což se mu nakonec podařilo. Po nahlášení události výpravčímu SŽ pak pan Schubert dále pokračoval v jízdě.

■ Dne 14. července 2025 při odjezdu manipulačního vlaku 86653 ze stanice Podbořany spatřil strojvedoucí vlaku Vladimír Binder (PP Most) osobu ležící v kolejišti, která se marně pokoušela zvednout. Zastavil proto vlak a vedoucí posunu pan Josef Sedlák (PP Most) běžel ochromenému muži pomoci z kolejiště. Muž s poraněným kolenem následně odmítl přivolání RZS a odešel. Po nahlášení události výpravčí SŽ dále pokračovali v jízdě.

■ Dne 24. července 2025 ve stanici Břeclav najel strojvedoucí Samuel Chovanec (PP Ostrava hl.n.) na soupravu vlaku 53644, která přijela z Rakouska přepravovaná jiným dopravcem tzv. na důvěru. Při kontrole přivěšení vlaku strojvedoucí zaznamenal větší počet vozů vypnutých z průběžné brzdy na soupravě a následně po kontrole vlakové dokumentace, podle níž mělo být brzděno všech 15 vozů, bylo zjištěno, že fakticky bylo průběžně brzděno pouze 7 vozů. Ve skutečnosti tedy činila brzdicí procenta soupravy pouze 44 %, přestože ve Zprávě o brzdění bylo uvedeno 92 %. Tímto zjištěním strojvedoucí zabránil vzniku potenci-

álně nebezpečných situací, ke kterým mohlo dojít z důvodu nedostatečně brzděného vlaku.

■ Dne 22. července 2025 ve stanici Žlutice na vlaku 87014 došlo na lokomotivě 742 396-5 k zadýmení prostoru u generátoru lokomotivy z důvodu technické závady. Strojvedoucí vlaku pan Karel Polena (PP Cheb) ihned zahájil hasební práce za použití 3 ks hasicích přístrojů z hnacího vozidla a přivolal HZS, která mu následně poskytla technickou podporu. Poté došlo k přesunutí lokomotivy mimo dopravní kolej. Díky příkladné spolupráci zúčastněných zůstal provoz ostatní dopravy neomezen.

■ Následující případ byl již zveřejněný, nicméně určitě stojí za připomenutí. 12. srpna 2025 pilotoval strojvedoucí Jakub Tůma (PP Praha-Libeň) měřicí vlak SŽ 53012 v úseku Ledeč nad Sázavou – Sázava – Tábor. Při průjezdu pravotočivého oblouku u železniční zastávky Samopše spatřil pan Tůma z místa pomocníka strojvedoucího osobu v kolejišti. Okamžitě hlasitě upozornil strojvedoucího vlaku SŽ na tuto osobu, ovšem pro krátkou vzdálenost nebylo možné zabránit střetu. Sražená starší žena, která se před nárazem pohybovala v kolejišti o berlich a se zavazadly, byla odhozena zhruba do poloviny přilehlého příkrého srázu. Pan Tůma oznámil vznik mimořádné události výpravčí SŽ a spojil se s tísňovou linkou 155. Poté pan Tůma sestoupil ke zraněné a strojvedoucímu SŽ a společnými silami se pokoušeli udržet ženu na místě, neb se neustálé sesouvala ze svahu. Žena se nacházela ve velice vážném stavu, byla v šoku a usínala. Kvůli špatně přístupnému terénu dorazily první jednotky IZS na místo nehody až po poměrně dlouhé době, přestože do blízkosti místa nehody dojezdy už za pár minut. Následně společnými silami se záchranáři naložili zraněnou ženu na nosítko a odnesli ji na nástupiště zastávky Samopše, odkud byla po prvotním ošetření lékařem transportována k vrtulníku. Po došetření MU pak strojvedoucí SŽ a pilot pan Tůma pokračovali v jízdě dle plánu až do ŽST Tábor.

Uvedené situace se mohou jevit jako standardní součást profesní praxe, přesto má smysl si je čas od času připomenout. Správný přístup a lidská vyspělost našich zaměstnanců mají bezprostřední vliv na kulturu bezpečnosti ČD Cargo a samozřejmě také na pozitivní obraz naší společnosti.

LUKÁŠ SCHEJBAL
ILUSTRAČNÍ FOTO: VYŠETŘOVACÍ SPISY

Inspirativní HRrrrZóna

Inspirujte se příběhy našich zaměstnanců...

Peter Bezák pracuje jako vedoucí posunu v Praze-Libni. Pochází ze Slovenska a k železnici se dostal vlastně náhodou – původně byl malířem a se svým bratrem provozoval malířskou firmu v Bratislavě. Do Čech ho přivedla manželka a spolu s ní i potřeba najít nové pracovní uplatnění. Když v roce 1994 nastupoval k Českým drahám, vůbec netušil, že u nich stráví celý svůj pracovní život. Ale jak už to v životě bývá, naše cesty nás často zavedou tam, kam bychom sami nikdy neplánovali. A právě náhody někdy rozhodují o našich osudech. Dnes má Peter za sebou více než třicet let na železnici, vede tým posunovačů a s úsměvem a skromností říká, že bez dobré nálady a humoru by to nešlo.

» Vzpomeneš si na svoje začátky?

Začínal jsem na Kladně. Byla tam skvělá parta, perfektní kolegové, kteří mě všechno naučili, a díky nim jsem si práci rychle osvojil. Nastoupil jsem v roce 1994 jako posunovač a už po dvou letech mě povýšili na vedoucího posunu. Ani jsem o to sám neusiloval – prostě mě zavolali na personální a oznámili mi to. Bylo to pro mě velké překvapení, práce mě chytla a zůstalo to tak až dodnes. Nejprve jsem vedl posun přímo na Kladně, později se to spojilo s Hostivicemi a Kladnem-Dubí. V Dubí se mi líbilo nejvíce – byl tam klid a příjemná atmosféra, rád na to vzpomínám. Pak se ale provoz začal postupně rozdělovat, a tak jsme s kolegou začali jezdit do Libně, kde jsme už zůstali.

» Jak vypadá tvůj běžný pracovní den?

Pracuji ve dvanáctihodinových směnách a každý den je trochu jiný. Začínám kávou a předáním směny, projdu si, co přijelo, co má odjet a co je potřeba během dne udělat. Pak se jde na plac, kde kontroluji aktuální situaci a rozdávám úkoly posunovačům. Jsme tu většinou na směně v pěti a každý má svou roli. Práce je fyzicky i psychicky náročná – během směny nachodíme klidně i 15 kilometrů – ale už jsem si zvykl. Hodně času trávíme venku a člověk musí být pořád v pohybu a ve střehu. Největší výzvou je zajistit, aby vlaky odjely tak, jak mají. Tehdy člověk ví, že se povedla ta nej důležitější věc.

» Co tě na tvé práci baví nejvíce?

Mám rád, že jsme pořád venku, na čerstvém vzduchu. A hlavně, že je tu sranda. Kolektiv je pro mě velmi důležitý – bez dobré party by to nešlo. Sranda musí být vždycky, jinak by to bylo těžké. Samozřejmě, že se musí poslouchat a práce má svá pravidla, ale dobrá nálada dělá hodně.

» A co je naopak nejtěžší?

Nejtěžší je dát dohromady vlakotvorbu, když přijede víc vlaků najednou. V Libni se sejde spousta souprav a všechno musí zapadnout přesně do sebe. Je to o přemýšlení a o klidu. Když se udělá chyba, stojí to hodně času a práce navíc. Proto musíme být všichni sehraní a vědět, co děláme. A pak je tu ještě počasí – déšť, sníh, mráz – to prostě patří k práci. Ale dobrá parta a sranda hodně pomáhají tyto náročné situace zvládnout.

» Jaký je tvůj tým a jak spolu vycházíte?

Máme dobrou atmosféru a umíme si vzájemně pomoci. Humor je pro nás také velmi důležitý. Nemám rád hádky, a když někdo přijde do práce našťavaný, hned to odlehčíme a „srovnáme“ ho. To je nejlepší recept. Já říkám, že bez kolektivu by to nešlo. Člověk se musí spolehnout, že mu kolega pomůže, když je potřeba. A myslím si, že i díky tomu se nám práce daří.

» Co děláš ve volném čase?

Ve volném čase se nejraději věnuji svým dvěma vnučkám. Trávit s nimi čas je pro mě největší relaxace a radost. Hudba mě provází od mládí, zejména rock, hard a punk. Můj syn hraje v punkové kapele, a tak ho rád podporuji a jezdím na jeho koncerty, což je pro mě skvělý odpočinek. Dříve jsem sám hrával fotbal, dnes spíš fandím. Také rád trávím čas v přírodě a chodím na houby.

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

Firma se hodně posunula. Změnilo se zázemí pro zaměstnance – máme nové šatny a lepší podmínky, i když práce venku zůstává pořád stejně náročná. Hodně se digitalizovalo, spousta věcí dneska řešíme přes počítač, což zrychluje administrativu. Myslím, že se to vyvíjí k lepšímu. Já osobně bych nic neměnil – funguje to, jak má.



Peter Bezák, vedoucí posunu FOTO: ARCHIV ČD CARGO

» Bezpečnost je u vás klíčová. Jak ji vnímáš?

Bezpečnost je vždycky na prvním místě. Člověk nesmí udělat chybu, musí sledovat každý vůz, každý pohyb a každá činnost musí být pečlivě promyšlená. I když je tma, špatné počasí nebo únava, musíš být soustředěný. To je základ, který zajišťuje, že se nikdo nezraní. Já respektuji pravidla a snažím se být příkladem pro ostatní.

» Co považuješ za svou největší přednost?

(smích) To se musíte zeptat kolegů, já to sám těžko posoudím. Ale říkají o mně, že jsem kamarádský. Já to beru tak, že když člověk jedná s lidmi na rovinu a férově, tak se mu to vrací.

» Co ses za ty roky u ČD Cargo naučil?

Určitě organizaci práce. Každou směnu si volám s dispečerem, domlouváme se, co a jak bude potřeba. Musím myslet na spoustu věcí, aby se nic nepokazilo. Libeň není velká, ale práce je tu hodně. Posunujeme sem a tam skoro pořád. Denně tu připravíme kolem 15 vlaků, což znamená až 150 vagonů. A právě proto je potřeba, aby všechno fungovalo přesně a bezchybně.

» Jaké máš cíle do budoucna a co bys vzkázal kolegům a ČD Cargo?

Velké plány si nedělám. Chci zůstat aktivní a pracovat plnohodnotně až do důchodu a těšit se ze zdraví – svého i rodiny. Když je zdraví, všechno ostatní jde snáz. Přeji si také, aby

firma vydržela a fungovala dál, protože dnešní doba je náročná. Kolegům bych popřál především zdraví a bezpečnost, protože práce na posunu patří mezi nejvíce rizikové profese na železnici.

V ČD Cargo nejsme jen zaměstnanci, ale i lidé s příběhem. A právě takové příběhy nás spojují. Peter je důkazem toho, že i když člověk přijde na dráhu „náhodou“, může v ní najít nejen povolání, ale i svou životní cestu. Třicet let u posunu by vydalo na dlouhé vyprávění, přesto Peter zůstává skromný a s úsměvem říká: „Já jsem spokojený. Mám dobrou práci, rodinu a partu kolegů. To je hlavní.“

Peter, děkujeme ti za tvou otevřenost, lidskost a humor, které vnášíš nejen do práce, ale i mezi lidi kolem sebe. Přejeme ti hlavně to, co sám přeješ ostatním – zdraví, klid, pohodu a spoustu směn bez nehod.

BÁRA, OLESKA A PEPA

SLEDUJTE NÁS NA FB A IG:



Rozjed' to s ČD Cargo

Bowlingový turnaj o pohár předsedy představenstva ČD Cargo

Tradiční bowlingový turnaj o pohár předsedy představenstva ČD Cargo se i letos uskutečnil v duchu přátelské atmosféry, sportovního nasazení a týmové spolupráce. Každoroční akce přilákala devět týmů složených z celkem 72 účastníků (45 mužů a 27 žen), kteří reprezentovali různá pracoviště a útvary společnosti.

Úvod turnaje, který se uskutečnil 12. listopadu 2025 v pražském hotelu Duo, patřil týmové části, v níž každý tým odehrál čtyři hry. Po celou dobu panovala příjemná a soutěživá nálada doprovázená vzájemným povzbuzováním a přátelským soutěžením mezi kolegy. O pořadí rozhodoval celkový součet jednotlivých kuželek. Tým GŘ Praha obsadil v konečném hodnocení páté místo. **Vítězem týmové části se stalo OPŘ Východ, oblast Brno.**

Po ukončení týmové soutěže byli podle průměrného výsledku ze čtyř her vybráni nejlepší hráči – muži a ženy – kteří postoupili do užšího výběru a utkali se ve finále. Z žen si vítězství odnesla **Markéta Literová**, která vyhrála i s nejvyšším náhozem, a to s **198 body** a prokázala tak výbornou techniku. Mezi muži zvítězil **Petr Antl**, jenž si díky soustředěné hře a jistě ruce poradil se všemi soupeři. Turnaj byl opět příjemnou příležitostí ke společnému setkání kolegů mimo pracovní prostředí. Velké poděkování patří také odborovému svazu železničářů ČD Cargo za podporu a spoluorganizaci celé akce.

TEXT: ŠÁRKA KOVAČOVÁ

FOTO: MARTINA KHÝROVÁ



Jenbach – stanice tří rozchodů

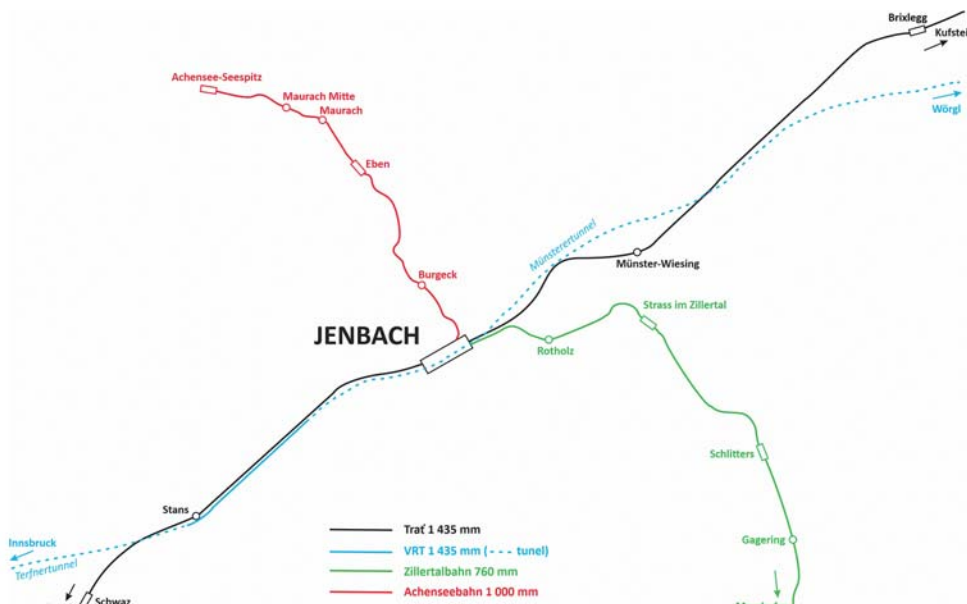
Jenbach je nevelkým městečkem ležícím v Tyrolsku v údolí řeky Inn přibližně na polovině cesty mezi Innsbruckem a Kufsteinem. Žije zde necelých 7 tisíc obyvatel. Může se pochlubit bohatou historií. Nejstarší osídlení je doloženo z konce rané doby bronzové a rané kultury laténské.

První písemná zmínka pochází z roku 1269, kdy je místo uváděno jako Ymbach. V roce 1487 zde rodina Fuggerů založila pece a slévárnu na zpracování stříbrných a měděných rud těžených v dolech poblíž Schwazu. Z důvodu vyčerpání ložisek slévárna později přešla na zpracování železa. V roce 1881 společnost získali Julius a Theodor Reitlingerovi. Za 2. světové války pat-

stanice v Rakousku, kde se stýkají tratě tří rozchodů. Hlavní dvoukolejná trať z Mnichova resp. Kufsteinu do Innsbrucku, známá také jako Unterinntalbahnhof má normální rozchod 1 435 mm, po Zillertalbahnhof do Mayrhofenu jezdí vozidla s rozchodem 760 mm a turistická dráha k jezeru Achensee byla postavena s rozchodem 1 000 mm a je zčásti vybavena Rigenbachovou ozubnicí. Trať z Kufsteinu do Innsbrucku byla postavena Tyrolskou státní dráhou na základě smlouvy mezi Rakouskem a Bavorskem o výstavbě přeshraničních tratí z června 1851. První vlaky mezi oběma stanicemi se rozjely 24. listopadu 1858. V roce 1858 koupila Tyrolskou státní dráhu jižní železniční společnost. Zpět do vlastnictví státu se trať dostala při zestátnění v roce 1924. V prosinci 2012



Zillertalbahnhof se jako jedna z mála úzkorozchodných tratí může pochlubit pravidelnou nákladní dopravou. Důvodem je především značné zatížení údolí silniční dopravou. FOTO: MICHAL ROH ML.



MAPA: MICHAL ROH

železniční společnost provozuje v regionu také několik autobusových linek. Velkým zákazníkem dráhy byla až do roku 1976 magnezitový důl v Tuxu. Na nákladní stanici v Buhelu byla vytěžena surovina dopravována několikakilometrovou nákladní lanovkou. Velmi důležitou roli měla dráha i pro přepravu stavebního materiálu na výstavbu přečerpávací elektrárny Mayrhofen v letech 1965–1971. V té době byla dráha prodloužena až přímo na staveniště. V současné době je největším zákazníkem dráhy firma Binderholz, pro kterou je denně z terminálu v Jenbachu na vlečku odbočující ze stanice Fügen-Hart vypravováno několik nákladních vlaků s kulatinou. Pro její přepravu se využívají speciální nástavby GigaWood. Příležitostně je v normálněrozchodných krytých vozech na podvalových vozech přepravováno řezivo. Existuje řada projektů na prodloužení dráhy například do Rohrbergu nebo k údolní stanici lanovky Ahornbahn. Podobně se uvažovalo o elektrizaci dráhy.

Trať z Jenbachu k jezeru Achensee je 6,7 km dlouhá, nejvyšší stoupání zde dosahuje hodnoty 160 ‰. Proto byla mezi Jenbachem (530 m) a 3,6 km vzdáleným Ebenem (970 m) instalována Rigenbachova ozubnice. Lokomotiva soupravy vytlačí, ve stanici Eben jí objede a dále pokračuje v čele soupravy do stanice Achensee-Seespitz již s adhezním pohonem. Depo a dílny dráhy jsou v Jenbachu, na trati jsou zastávky Burgeck, Maurach, Maurach Mitte a stanice Eben a Achensee-Seespitz. O výstavbu tratě se zasloužil i opat místního benediktinského kláštera, který na jezeře provozoval lodní dopravu. Oficiální zahájení provozu proběhlo 8. června 1889. Trať původně končila kousek před přístá-

vacím molem pro parníky, v roce 1916 byla prodloužena k novému přístavišti. Velký přepravní boom zaznamenala dráha po 2. světové válce, kdy sloužila k odvozu dřeva a rovněž k zásobování okolního regionu zbožím. Nákladní doprava byla ukončena v roce 1973. Provoz dráhy zajišťovala společnost Achenseebahn AG, která se však v roce 2020 dostala do finančních problémů a zkrachovala. Provoz dráhy byl přerušen a nyní jej zajišťuje společnost Achenseebahn Infrastruktur- und Betriebs- GmbH, založená v roce 2021 jako nástupnická společnost. Za-



Po dokončení vysokorychlostní tunelové tratě patří hlavní trať přes Jenbach především regionálním osobním vlakům a nákladní dopravě. FOTO: MICHAL ROH ML.

řil závod k největším zbrojovkám v Tyrolsku, ale vyráběly se zde například i brzdové špalky pro DR. A tímto „oslím můstkem“ se dostáváme k propojení Jenbachu s železnicí. Po skončení 2. světové války se v továrně opravovaly železniční vozy a v roce 1959 založená společnost Jenbacher Werke AG se stala výrobcem železničních vozidel. Od roku 1987 zde byly vyráběny například motorové vozy řady 5047 známé z provozu většiny rakouských lokálků. Dnes se společnost Jenbacher specializuje na výrobu plynových a benzinových motorů a v závodě v Jenbachu zaměstnává stále přes 1 400 lidí. Příznivci železnic a cestovatelé však Jenbach vyhledávají kvůli jiné zajímavosti. Je to jediná

byla dokončena první část vysokorychlostní tratě (220 km/hod) v úseku odb. Radfeld – odb. Fritzens-Wattens, jejíž součástí je rovněž 16 km dlouhý Münsterer tunel, kterým trať podchází i město Jenbach. Vysokorychlostní trať by měla v blízké budoucnosti navázat na Brennerský úpatní tunel. Údolím řeky Ziller vede od roku 1902 úzkorozchodná železnice spojující Jenbach s městečkem Mayrhofen. Měří 31,7 km. Kromě pravidelných osobních vlaků jsou na trať vypravovány i parní výletní vlaky a je zde i pravidelná nákladní doprava. Trať vlastní a provozuje společnost Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (dříve Zillertalbahnhof AG). Tu vlastní převážně obce podél trasy. Kromě



Osobní doprava na Zillertalbahnhof je zajišťována jak motorovými vozy, tak push-pull soupravami s diesellovými lokomotivami. V přípravě je však projekt na dekarbonizaci provozu vozy s bateriovým pohonem.

FOTO: MICHAL ROH ML.



Parní lokomotiva s číslem 704 vyrobená v roce 1889 lokomotivkou ve Floridsdorfu dovezla osobní vlak do stanice Achensee-Seespitz.

FOTO: MICHAL ROH

bezpečení provozu je v gesci Zillertalbahnhof. Trať je v provozu od května do konce října a všechny vlaky jsou vedeny parními lokomotivami. V hlavní sezóně jezdí čtyři páry vlaků, ve vedlejší dva páry. Jízda „nahoru“ trvá 50 minut. V konečné stanici je možné přestoupit na loď plující po jezeře Achensee.

Kromě železničních zajímavostí nabízí okolí Jenbachu nádherné přírodní scenérie, takže si zde přijdou na své i turisté nebo v zimě lyžaři.

MICHAL ROH