

Cargovák



Úvodní sloupek

Nové webové stránky ČD Cargo

K 1. září 2025 budou spuštěny nové webové stránky ČD Cargo. Zejména proto, abychom předložili dotazům, proč v této době, kdy je nutné šetřit doslova každou korunu, spouštíme nový web, chtěli bychom čtenáře našeho magazínu seznámit s důvody, které nás k tomuto kroku vedly. Webové stránky jsou prvním kontaktem s novými zákazníky a umožňují firmě zůstat v digitální éře konkurenceschopnou. Moderní a profesionální vzhled webu budí u návštěvníků větší důvěru, což je klíčové pro jejich rozhodnutí nakoupit nebo poptat služby. Podle průzkumů až 75 % dojmu o důvěryhodnosti webu pramení z jeho vzhledu a použitelnosti. Proto byl jedním z klíčových cílů při tvorbě nového webu jeho redesign zahrnující zlepšení navigace a přehlednosti usnadňující návštěvníkům hledání toho, co potřebují. Druhým důvodem bylo snížení

nákladů na provoz a údržbu webu. Tyto činnosti bude nově zajišťovat odbor procesního inženýringu ČD Cargo vlastními kapacitami a dosavadní smlouvy s externími dodavateli tak bude možné vypovědět. Díky výborné spolupráci s odborem procesního inženýringu se nové stránky podařilo připravit kompletně v průběhu několika měsíců. Redesign webu není jen kosmetická změna nebo nový kabát. Šlo o komplexní proces, který zahrnoval nejen úpravu vzhledu, ale i vylepšení struktury, funkcionality a celkového uživatelského zážitku. Obsah stránek je stručnější a výstižnější, návštěvníci se lépe zorientují i v kontaktech zejména na obchodní manažery nebo v nabídce našich služeb.

Věříme, že se vám nové stránky budou líbit a 1. září 2025 se na všechny návštěvníky www.cdcargo.cz těšíme.

MICHAL ROH

Obsah

Vlak Lemkin

03

Vlak Lemkin navštívil již přes 23 000 lidí. Realizaci tohoto vzdělávacího projektu k prevenci genocidního násilí podporuje ČD Cargo zapůjčením tzv. „hytláků“ a zajištěním převozu vlaku mezi jednotlivými lokalitami.



Bezpečnost železničního provozu

04

V železničním provozu může i malá chyba vést k mimořádné události s následky, které ovlivní nejen samotného zaměstnance, ale i celý provoz a vnímání společnosti navenek. V tomto čísle se budeme zabývat jejich příčinami.



Na vlak s pískem Pn 55142 Božice – Břeclav přednádraží byl v sobotu 21. června 2025 mimořádně nasazen „čmelák“ 771.099 spolu s „bardotkou“ 749.019. Iniciátory této akce byly Spolek pro veřejnou dopravu na jihozápadní Moravě a firma Hattrick Transport. Na snímku Jiřího Fišera se ložený vlak blíží do Valtic.

Restrukturalizace společnosti ČD Cargo (1.)

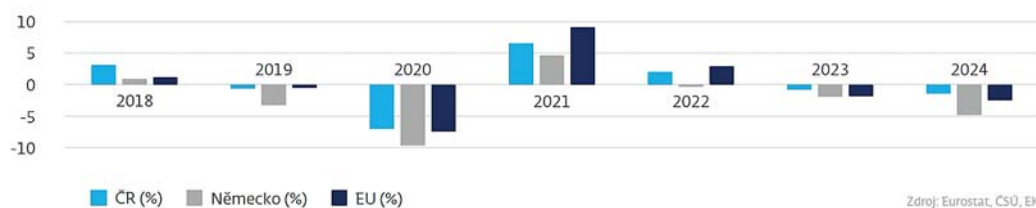
Restrukturalizace společnosti ČD Cargo je tématem, které v posledních týdnech a měsících rezonuje nejen mezi našimi zaměstnanci, ale i na stránkách médií, na internetu nebo v televizi. V této souvislosti považujeme za důležité vysvětlit, co je důvodem restrukturalizace, jak probíhá a především jaké budou další kroky.

Proč restrukturalizujeme?

Proces restrukturalizace je reakcí na měnící se situaci na trhu železniční nákladní dopravy. Ta se dá s trochou nadsázky považovat za barometr průmyslové výroby, který nám nyní signalizuje její pokles spojený se ztrátou konkurenceschopnosti evropského průmyslu. Ta je následkem neuvážlivé dekarbonizace energetiky, teplárenství i samotného průmyslu spojené s nárůstem cen elektrické energie. Podívejme se na některá čísla týkající se průmyslu v Evropě mezi roky 2022 a 2024.

- podíl fosilních paliv ve výrobě elektrické energie v EU klesl o 25,6 % (zdroj: Ember)
- výroba surové oceli v EU poklesla o 4,8 % (zdroj: Ocelářská unie)
- chemická výroba poklesla o 12,3 % (zdroj: CEFIC)
- stavebnictví stagnuje
- automotive v nejistotě, problémy v Německu, nízký zájem o elektromobily

Vývoj průmyslové produkce meziročně v %



O situaci zahraničních dopravců jsme na stránkách Cargováku už několikrát informovali a z okolních zemí neregistrujeme žádné informace o zlepšení. Naopak. Dopravce DB Cargo za první pololetí roku 2025 přepravil opět méně zboží: 82,9 milionu tun oproti 92,9 milionu tun ve stejném období roku 2024. Co se týče výkonnosti, tak ujel 29,99 miliardy tunokilometrů, což je o 16 % méně než v první polovině roku 2024. Objem zboží přepravovaného dopravcem PKP Cargo poklesl od ledna do dubna 2025 přibližně o 5 %. V Maďarsku v prvním čtvrtletí letošního roku poklesl objem zboží přepraveného po železnici o 14,2 % ve srovnání se stejným obdobím loňského roku, což představuje téměř 20% úbytek v tunokilometrech. Problémy mají i ve Švýcarsku, tedy v zemi, která je považována za vzor pro evropské železnice. Zde se například připravuje ukončení přeprav kamionů po železnici Ro-La. Společnost SBB Cargo Switzerland hospodařila s ročním deficitem ve výši 80 milionů CHF, což odpovídá přibližně 83 milionům EUR. V loňském roce vykazovala železniční nákladní doprava výkon 9,6 miliardy čistých tunokilometrů. To představuje pokles o 2,3 % ve srovnání s rokem 2023. tento trend pokračoval i v prvním čtvrtletí roku 2025. Během tohoto období byl zaznamenán meziroční pokles o 1,9 % v čistých tunokilometrech. A tak bychom bohužel mohli pokračovat dál. Ostatně výsledky evropských dopravců jsou zřejmé ze statistiky UIC.

V České republice není situace o mnoho lepší. Výkon všech železničních nákladních dopravců na síti Správy železnic činil v roce 2007, tedy v roce vzniku ČD Cargo celkem 39 252 mil. hrtkm a v loňském roce 31 213 mil. hrtkm. Je

to tedy pokles o více než 21 %, přičemž tento pád akceleroval v posledních třech letech, kdy dosáhl hodnoty 11 %. Výkony všech dopravců působících na síti SŽ šly za první pololetí dolů o 5 %.

Z kolejí ubývají tradiční komodity jako energetické a teplárenské uhlí, železná ruda, hutní produkty nebo také dřevo, kde objemy v minulosti umocňovala kůrovcová kalamita. I přes pozvolný rozvoj přeprav produktů cirkulární ekonomiky (komunální odpad, biomasa, železný šrot apod.) a v případě ČD Cargo také rozvoj dopravních služeb v zahraničí, dochází k nahrazování těchto absolutních výpadků objemů jen částečně. Snažíme se prosadit železnici při realizaci velkých stavebních projektů, jakým je například výstavba jaderné elektrárny v Dukovanech nebo při těžbě nerostných surovin (lithium), ale v obou případech je to běh na dlouhou trať.

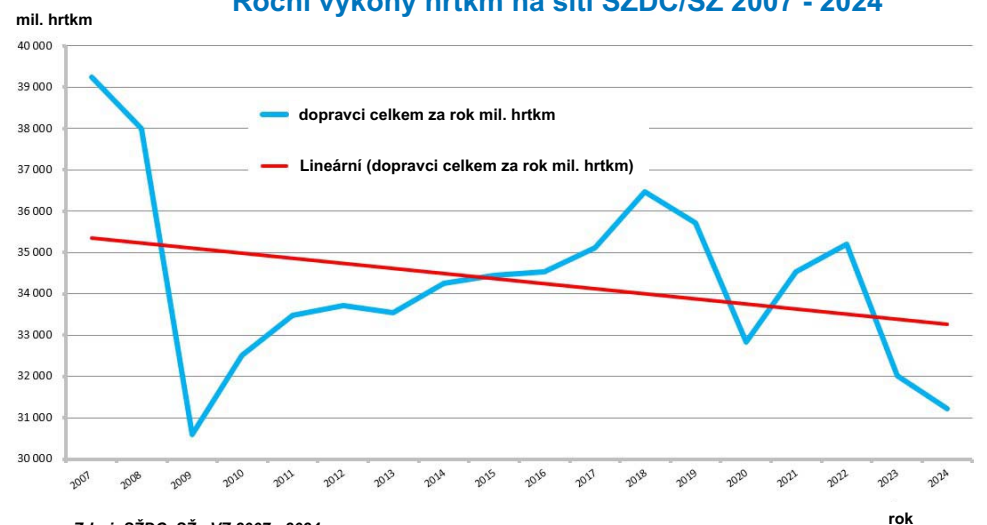
A proč se železnici nedaří konkurovat nákladním automobilům? Od GreenDealu, resp. dekarbonizace dostává železnice dvojitý faul. Výrazně omezuje objem klíčových přepravovaných komodit vlivem dekarbonizace a propadu těžkého průmyslu a zároveň razantně zvyšuje náklady na železniční dopravu kvůli ceně elektřiny a emisních povolenek. Železnice jako bezemisní a energeticky úsporný mód dopravy se tak stává spíše obětí dekarbonizačních snah

než prostředkem k jejich realizaci. Zelená politika v dopravě prozatím nefunguje. Ekologická a energeticky úsporná železnice nedokáže nákladově konkurovat nedekarbonizované silnici



Manipulační vlak Vejprty – Chomutov vyfotografovaný nedaleko původní železniční stanice Rusová. Kontrast s větrnou elektrárnou nám pouze připomíná, že železnice v této době svádí nerovný boj se silnicí nejen díky „zelené energii“.

Roční výkony hrtkm na síti SŽDC/SŽ 2007 - 2024



postavené na fosilních palivech. Nafta mezi roky 2018 a 2023 zdražila o 11 %, zatímco trakční elektřina o 72 %. A diference je bohužel stále stejná. V zimních měsících se cena elek-

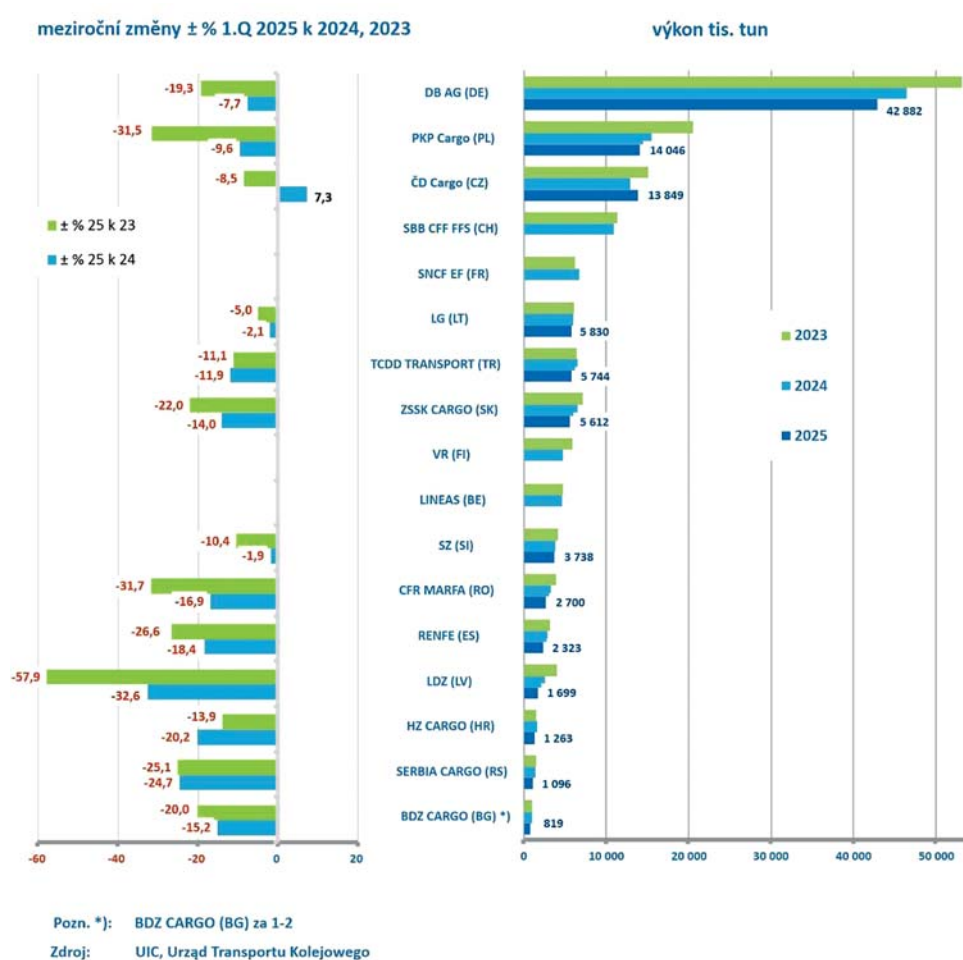
třiny pohybovala na úrovni 4,25 Kč/kWh, nyní je to 3,67 Kč/kWh. V průměru od začátku roku se tak dostaneme na hodnotu 3,93 Kč/kWh včetně regulované složky. Cena nafty je stabilní, resp. v květnu letošního roku dosáhla svého dvouletého minima.

Dalším z důvodů restrukturalizace je trvalý pokles zájmu o přepravu jednotlivých vozových zásilek (JVZ). V produktu ucelených vlaků (UV) jsou konkurencí ČD Cargo železniční dopravci, v případě JVZ pak především dopravci silniční. Železniční konkurence se až na výjimky produktu JVZ nevěnuje z důvodů jejich komplikované technologie a efektivity. JVZ na sebe vážou obrovskou kapacitu jak nákladních vozů, hnacích vozidel, tak zaměstnanců a celý proces je významně náročnější na organizaci práce než produkt ucelených vlaků. Náklady na tyto kapacity představují nezanedbatelnou část nákladových vstupů společnosti ČD Cargo. Produkt JVZ je tak dlouhodobě ztrátový. V roce 2024 ztráta v JVZ akcelerovala a nižší zisk z UV již nestačí tuto ztrátu pokrývat. Do budoucna je tak tento trend vzhledem ke zvyšování nákladů, poklesu přepravních objemů a s ním souvisejícím konkurenčním bojem v produktu ucelených vlaků, neudržitelný. Pro představu: v roce 2012 odvezlo ČD Cargo 25 mil. tun JVZ, zatímco v roce 2024 (tj. po 12 letech) se objem přepraveného zboží pohyboval lehce nad 12 mil. tun, tedy na polovině. Podobné problémy s JVZ řeší opět i bývalí národní dopravci v okolních zemích. Program na jejich omezení připravují v Německu i ve Švýcarsku.

REDAKCE

(pokračování příště)

Železniční nákladní dopravci v Evropě v 1.Q 2023 - 2025



ČD Cargo na hřebenech Krušných hor

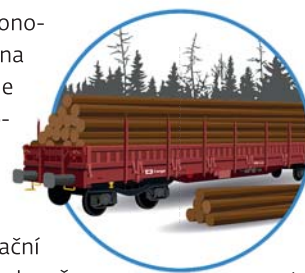
Přepravy dřeva jsou v posledních týdnech hodně diskutované jak v médiích, tak mezi zaměstnanci. Následující krátkou reportáž tak můžeme brát jako provozní zájímavost a jednu z mnoha možností dopravce ČD Cargo ve vozbě jednotlivých vozových zásilek.

Dne 21. července 2025 na vrcholky Krušných hor, konkrétně do dopravní D3 Vejprty zavítala premiérově souprava vozů GigaWood (celkem šlo o pět dvouvozů). Nakládka části soupravy proběhla ještě téhož dne, neboť i přesto, že samotná doprava Vejprty má délku kolejí 400 až 500 metrů, tak manipulační místo a prostor kolem něj umožňuje nakládku zhruba tří dvou-



Pohled na dopravnu Kovářská, kde je v nově opravené staniční budově i malé muzeum místního spolku. Služební vozy Daa-k patřící původně ČD Cargo dnes slouží jako netradiční ubytovací prostor.

vozů. Stanice v minulosti disponovala nakládacím prostorem i na opačné straně kolejíště, ale zde nejen kolejíště, ale i přilehlý prostor postupem času pohltila bující vegetace, která již v kolejíšti dosahuje několikametrové výšky. Současné manipulační místo proto možná trochu paradoxně vzniklo v místech původní honosné staniční budovy, která byla před několika lety částečně zbourána, přičemž zůstal zachován pouze jeden její segment na vzdálenější severní straně,



který byl opět pouze jen částečně opraven.

Nicméně zpět k přepravě dřeva. Po naložení první části soupravy se manipulační vlak vydal zpět do Chomutova, přičemž další odvoz byl naplánován až na 23. července 2025, neboť o den dříve na trati probíhala Správou železnic plánovaná výluka z důvodu měření ETCS. Celkem bylo z Vejprty odvezeno necelých 650 tun dřeva s cílovou stanicí Paskov.

TEXT A FOTO: NT



Druhá část soupravy v dopravně Vejprty na současném manipulačním místě. Na pravé straně fotografie je v pozadí torzo původní honosné nádražní budovy a na levé straně si můžeme povšimnout zarůstajícího původního dřevěného skladu, stejně jako celého původního rozsáhlého kolejíště. Posunu s vozy se zhostil stroj 742.216.

ČD Cargo – hlavní partner projektu Vlak Lemkin

Unikátní vzdělávací projekt Vlak Lemkin, který během dvou let navštívil všech 14 krajů České republiky, završil letos v červnu svou pátou – jarní – trasu. Od května 2023 do června 2025 se ve speciálně upravených vagónech s multimediální expozicí o genocidách 20. století vystřídalo více než 23 000 návštěvníků, z toho 7 700 žáků základních a středních škol.

Pátá trasa probíhala od 2. do 28. června 2025. Vlak Lemkin postupně navštívil Jihlavu, Pardubice, Olomouc a Ostravu-Svinov. Výstavu zhlédlo 2 400 lidí, z toho 1 200 návštěvníků byli

žáci středních a základních škol. Program i letos nabídl silný audiovizuální zážitek propojující dějiny genocid s aktuálními otázkami občanské odpovědnosti. „Vlak Lemkin se za dva roky stal jedinečnou vzdělávací platformou, která propojuje historii, lidskoprávní výchovu a současně výzvy. Přes silné emoce klademe důraz na kritické myšlení a podporu občanského aktivismu,“ uvedl Šimon Krbec, autor projektu a výkonný ředitel Centra studií genocid Terezín. Multimediální expozice ve čtyřech vagónech představuje život a dílo Rafaela Lemkina, právníka, který po druhé světové válce prosadil přijetí Úmluvy OSN o zabránění a trestání zločinu genocidy. Návštěvníci se mohli seznámit s hlavními



případy genocid 20. století – od arménské genocidy, přes stalinský hladomor na Ukrajině, až po genocidu v Kambodži a ve Rwandě. Důraz je kladen na porozumění historickým souvislostem a významu mezinárodního práva pro ochranu lidských práv. Výstava zahrnuje historické záběry, dobové fotografie i snímky světoznámého fotografa Antonína Kratochvíla. Součástí expozice je i film Pavla Chalupy Hlasy z nenávratna, který byl natočený v terezínském ghettu. Hlavním partnerem Vlaku Lemkin je ČD Cargo, které navázalo na spolupráci z předchozího úspěšného projektu Vlak Lustig, který prostřednictvím divadelní hry Modlitba pro Kateřinu Horovitzovou připomněl památku obětí holocaustu. „Je nám velkou ctí, že se Centrum genocid

Terezín obrátilo na naši společnost a umožnilo nám stát se hlavním partnerem tak významného a z historického hlediska i velmi poučného projektu. Současná doba je plná zloby, násilí a intolerance. O to větší důležitost projektu Vlaku Lemkin přikládám. Je třeba šířit osvětu zejména mezi mládeží a předcházet šíření násilí a xenofobie,“ řekl Michal Roh, ředitel odboru podpory prodeje ČD Cargo. Projekt Vlak Lemkin bude pokračovat i nadále. Na podzim 2025 zamíří do Středočeského kraje a rozšíří svůj program o nová témata – genocidu Rohingů v Myanmaru nebo masakr ve Srebrenici.

MICHAL ROH
FOTO: ARCHIV ČD CARGO



Bezpečnost v železničním provozu

Výběr nejzávažnějších mimořádných událostí (MU) za 2. čtvrtletí 2025

Dne 22. dubna 2025 došlo na Železničním zkušebním okruhu v Cerhenicích k incidentu. Za jízdy posunového dílu došlo k poškození podvozku přepravované soupravy STADLER o neodstraněnou zarážku a následně k poškození výhybky, na jejíž srdcovce se předmětná zarážka zasekla. Při mimořádné události došlo k větší škodě, odhadnuté na 600 000 Kč.



Dne 27. května 2025 došlo v železniční stanici Nymburk (trať Odbočka Babín – Nymburk v.j. n.) k incidentu. Při spouštění na svážném pahrbku došlo k prudkému najetí odvěsu na stojící vůz ložený osobními automobily. Škoda na vozech i na nákladu byla odhadnuta na 750 000 Kč.



Dne 11. června 2025 došlo v železniční stanici Most nové nádraží (trať Most nové n. – Moldava v Krušných horách) k incidentu při posunu. Pod jedoucím drážním vozidlem došlo k přestavení výhybky č. 362ab s následkem vykoľejením všemi nápravami. Při mimořádné události došlo k značné škodě odhadnuté na 1 350 000 Kč.



MILAN MAŠEK
FOTOGRAFIE: VYŠETŘOVACÍ SPISY

Novinky v oblasti předpisů, interních norem a opatření

V minulém příspěvku jsme informovali o vydání novelizovaného předpisu **SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis**, na který musí navázat změny interních norem ČD Cargo.

Ke dni 1. srpna 2025 nabývají platnost změny interních norem, které budou **účinné ode dne 14. prosince 2025**:

■ IN PTs9-B-ČDC-CZ – Provozování drážní dopravy změna č. 9

Nejzásadnější změny jsou:

- nastavení pravidel pro sunutý vlak;
- úprava písemných rozkazů dopravce;
- nastavení povinností zaměstnance řídícího posun;
- doplnění podmínek omezení při posunu.

■ IN PTs-10-B-ČDC-CZ – Lokomotivní čtyř změna č. 6

Nejzásadnější změny jsou:

- povinnosti k ETCS;
- eKP – úprava pravidel;
- používání dřevěných klínů do maximálního sklonu 10 %;

- temperování a protáčení – úprava pravidel – využití aplikace v DPS;
- Příloha 2 - doplněna dvě prováděcí ustanovení.

■ IN KV-3-B-ČDC-CZ – Provoz a obsluha brzdových zařízení železničních kolejových vozidel změna č. 7

Nejzásadnější změny jsou:

- IBS – zařazení vzoru Evropské zprávy o brzdění;
- slovní znění pokynů při zkoušce brzdy;
- vyjmutí provozních technologií, které byly paralelně v IN PTs9-B-ČDC-CZ;
- Příloha 2 – doplnění technických pojmů.

■ IN OR-3-B-ČDC-CZ – Pravidla provozování dráhy změna č. 4

Nejzásadnější změny jsou:

- sjednocení podmínky u posunu, jízdy vlaků a PMD s vnitřními předpisy provozovatele dráhy celostátní a regionální Správou železnic, státní organizací, vyjma několika

odlišností, například: posun bez sjednaní posunu, pohyb drážních vozidel na koleji umožňující technologickou obsluhu apod.;

- doplněny podmínky pro jízdy vlaků a PMD pro vlečky, kde se výše uvedené jízdy drážní vozidel uskutečňují;
- Příloha 3 - doplněny podmínky pro obsluhu reléových zabezpečovacích zařízení, přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných a traťových zabezpečovacích zařízení – automatické hradlo.

■ IN ORs-80-B-ČDC-CZ – Hlášení a šetření MU v ČD Cargo, a.s. změna č. 2

Nejzásadnější změny jsou:

- zapracování organizační změny v rámci ČDC a aktualizace procesu šetření;
- zapracování postupů pro zaměstnance nehodové pohotovosti.

■ IN KV-4-B-ČDC-EU – Provoz hnacích vozidel změna č. 3

Zamyšlení nad zvýšenou nehodovostí

Každý z nás zná chvíle, kdy spěch, rutina nebo únava ovlivní naše rozhodování. V železničním provozu však může i malá chyba vést k mimořádné události s následky, které ovlivní nejen samotného zaměstnance, ale i celý provoz a vnímání společnosti navenek. V prvním pololetí letošního roku docházelo opakovaně k událostem, jejichž příčinám lze jistě předcházet, a právě těmto událostem a hlavně jejich příčinám se v tomto článku budeme věnovat.

Mezi nejčastější příčiny mimořádných událostí v poslední době patří neodstranění zajišťovacích prostředků proti ujetí drážních vozidel, tzv. zarážek, před zahájením jízdy posunového dílu. Po rozjezdu posunového dílu dojde k tažení zarážky po kolejnici a při jízdě „po hrotu“ k následnému zaseknutí v místě srdcovky výhybky a ve většině případů i k vykoľejením drážního vozidla. Toto pochybení často vede ke značným škodám na infrastruktuře i drážních vozidlech a k narušení plynulosti provozu. Přitom jde o chybu, které lze snadno předejít. Stačí důsledně plnit své povinnosti a před zahájením posunu se svědomitě přesvědčit u všech vozidel, že všechny zajišťovací prostředky (zarážky) byly skutečně odstraněny a nelze se jen slepě spoléhat na zavedené místní zvyklosti. Další opakující se příčinou mimořádných událostí je nesprávné nebo nedostatečné zajištění odstavených drážních vozidel proti pohybu. V praxi to znamená, že nejsou použity zarážky, nebo není dosaženo potřebné zajišťovací síly pomocí ručních brzd. Typickým příkladem je situace, kdy skupina vozidel stojí ve spádu a je zajištěna tak, „jak se to na dané koleji léta dělá“.



Mimořádná událost dne 28. června 2025 – vlečka Vítkovická Doprava



Mimořádná událost dne 18. února 2025 – Planá u Mariánských Lázní

Bez ohledu na to, že interní normy ČD Cargo jasně stanovují, jaká zajišťovací síla je v daném místě a pro danou hmotnost potřebná. Zajištění vozidel proti ujetí není v žádném případě otázkou odhadu. Je nezbytné důsledně dodržovat interní předpisy, zohlednit sklonové poměry v místě odstavení a ověřit účinnost použitých zajišťovacích prostředků. Jen tak lze předejít situacím, kdy samovolný pohyb nedostatečně zajištěných vozidel způsobí vykoľejením nebo jiné vážnější následky.

Dlouhodobě mezi nejčastější příčiny vzniku mimořádných událostí patří nesprávné postavení/přestavení výhybky pro zamýšlenou jízdu drážních vozidel, kdy následně dojde k vykoľejením vozidel posunového dílu. V opakujících se případech byla kontrola správné polohy výhybky provedena pouze pohledem ze stupačky jedoucího vozidla bez fyzického ověření přímo na místě. Bavíme se o ručně přestavovaných výhybkách, které zaměstnanci ČD Cargo přestavují během posunu a kdy je správné postavení nutno ověřit vždy přímo na výhybce. Naprosto zásadní je důkladná kontrola dostatečného zaklesnutí hákového závěru a kontrola přilehlosti jazyka k opornici. Stačí aby mezi jazykem a opornicí byla sebemenší mezera a v případě jízdy „proti hrotu“ dojde k tzv. „vidlicové jízdě“ a následnému vykoľejením, které bývá spojeno s vysokými škodami na vozidlech i na infrastruktuře.

Je důležité si uvědomit, že ani předchozí projetí výhybky není zárukou jejího správného posta-

vení. Výhybky mohou být záměrně přestaveny jinou osobou nebo může dojít k technické závadě. V mnoha případech si zaměstnanci posunu (někdy i strojvedoucí) zjednodušují činnosti a možná i „z lenosti“ spoléhají na to, že u ručně stavěné výhybky při jízdě po hrotu není důležité polohu výhybky kontrolovat, protože k jejímu přestavení do správné polohy dojde koly drážního vozidla (jedná se o tzv. „řezání výhybky“).

- oprava dle organizačních změn ČD Cargo
- změny postupů v podmínkách uvádění hnacích vozidel do provozu;
- doplnění postupů podmínek přístupu na infrastrukturu;
- doplnění a změny postupů v organizaci provozu hnacích vozidel;
- doplnění ETCS v textu a v Příloze 4;
- Příloha 5 - Kniha předávky hnacího vozidla, změny, doplnění;
- Nová Příloha 6 - Dřevěné zajišťovací klíny pro hnací vozidla.

Zaměstnanci s odbornou znalostí uvedených interních norem budou se změnami seznámeni v průběhu následujícího běhu pravidelného školení. IN budou uloženy na uložišti interních norem a budou vloženy k seznámení do EKN.

MIROSLAVA RAŠKOVÁ

vení. Výhybky mohou být záměrně přestaveny jinou osobou nebo může dojít k technické závadě. V mnoha případech si zaměstnanci posunu (někdy i strojvedoucí) zjednodušují činnosti a možná i „z lenosti“ spoléhají na to, že u ručně stavěné výhybky při jízdě po hrotu není důležité polohu výhybky kontrolovat, protože k jejímu přestavení do správné polohy dojde koly drážního vozidla (jedná se o tzv. „řezání výhybky“). Při následném návratu přes takto „říznutou“ výhybku si přestavení výhybky již nezkontrolují a spoléhají na to, že došlo k správnému zaklesnutí závěrového háku či přilehnutí jazyka k opornici. Proto je nezbytné správné přestavení pojižděné výhybky před každou jízdou posunového dílu pečlivě a fyzicky zkontrolovat. Správný postup kontroly výhybek i zajištění vozidel proti ujetí je přehledně zpracován ve video návodech dostupných na SharePointu ČD Cargo – Kolejo365 → Knihovna návodů a videí → Video SMS, které doporučujeme opakovaně prohlížet a připomínat si.

Mimořádné události v provozu nejsou jen statistickým údajem. Za každou z nich stojí konkrétní lidské pochybení, následky pro zaměst-



Mimořádná událost dne 13. července 2025 – vlečka přístav Mělník

nance i společnost ČD Cargo. Většině těchto událostí přitom lze předcházet. Stačí si důsledně plnit své povinnosti, nepracovat rutinně a být při práci pozorný. Škody způsobené mimořádnými událostmi dosáhly za první pololetí roku 2025 částky přes 48 mil. Kč a celkový počet událostí s odpovědností zaměstnanců ČD Cargo výrazně narostl.

JIŘÍ KOUTECKÝ
FOTO: VYŠETŘOVACÍ SPISY

Inspirativní HRrrrZóna

Inspirujte se příběhy našich zaměstnanců...

Radek Nedomlel má k železnici blízko už od dětství. Vyrůstal v prostředí, kde koleje nebyly jen součástí krajiny, ale i života jeho rodiny. Dnes patří mezi klíčové osobnosti ČD Cargo. Jako ředitel odboru provozních technologií na Generálním ředitelství sdílí svůj příběh od prvních zkušeností během stáže až po zásadní roli při strategickém směřování firmy. V rozhovoru prozrazuje, co ho na práci nejvíce baví, s čím se nejčastěji potýká, ale i to, jak tráví volný čas.

► **Jak dlouho už u nás pracuješ a co tě sem původně přivedlo?**

U ČD Cargo pracuji už téměř 9 let a přivedl mě sem bývalý HR ředitel pan Mojmír Bakalář. Byl členem zkušební komise při mých státnicích na Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice, kde mě během zkoušek prověřil několika cílenými otázkami. Po jejich úspěšném absolvování mi nabídl možnost stáže u ČD Cargo, kterou jsem jako čerstvý bakalář s nadšením přijal a plně využil.

► **Vzpomeň si, jaké byly tvoje začátky?**

Jak jsem již zmínil, první rok jsem absolvoval stáž, což bylo super pro pochopení chodu tak velké firmy a získání přehledu, jak to v ČD Cargo funguje, kdo má odpovědnost, za jaký úsek, a co je náplní práce u jednotlivých odborů GR a JOS. Po absolvování stáže jsme se domluvili na pokračování spolupráce již formou hlavního pracovního poměru a nastoupil jsem na pozici plánovače přeprav mezi Českem a Rakouskem. Právě v té době se zároveň začalo intenzivně pracovat na získání licence pro provozování drážní dopravy ČD Cargo v Rakousku. U toho jsem dodělával dálkově magisterské studium, což byla celkem náročná záležitost, ale podařilo se mi to skloubit a magisterské studium v plném pracovním nasazení dokončit. Každopádně bych rád vyzdvihl super přístup kolegů, kteří mi se vším vždy dokázali poradit, případně v ten správný čas mě nechali v některých věcech „vykoupat“, abych se z toho co nejvíce naučil.

► **Jak vypadá tvůj běžný pracovní den? Jaká je tvá pracovní náplň?**

Každý den v práci je trochu jiný, ale většinou už cestou do kanceláře vyřizuji první e-maily a po příchodu společně s kolegy řešíme a koordinujeme klíčové úkoly, které nás ten den čekají. Během dne máme obvykle řadu schůzek na různá témata a pak následuje plnění úkolů,

které z nich vyplývají. Práci často uzavírám až ve večerních hodinách, a pokud je potřeba něco urgentního dořešit, věnuji se tomu i mimo kancelář. Díky širokému záběru našeho odboru je pracovní náplň velmi pestrá – od nastavování systému přeprav jednotlivých vozových zásilek, přes dlouhodobé plánování kapacit, zpracování výlukových opatření, řízení kvality a právních agend, až např. po smluvní zajištění spolupráce s partnery v zahraničí.

► **Co tě na tvou práci nejvíce baví a proč?**

Právě ta pestrost denní agendy a možnost být u strategických rozhodnutí, které z ČD Cargo dělají velkého evropského hráče. Zároveň ještě částečně společnost zastupuji na jednání různých evropských organizací a tam mě velmi baví možnost získávat ten rozhled, jak to funguje u jiných evropských společností a možnost ovlivnit směřování celé evropské železnice.

► **S čím se při práci potýkáš?**

Velmi často se potýkám s větou, že něco nejde nebo se to tak nikdy nedělalo. Přiznávám, tyto fráze nesnáším a jakmile je slyším, začínám být velmi diplomaticky řečeno nervózní. Jinak pro mě osobně je nejnáročnější práce s lidmi hlavně v kontextu přijímání nepopulárních rozhodnutí, které se k mé pracovní pozici také vážou.

► **Jak se snažíš udržovat dobré vztahy s kolegy a jak ti vyhovuje atmosféra na pracovišti?**

Za mě je naprostý základ komunikace. Považuji za maximálně fér, když mohu s kolegy řešit otevřeně jakékoliv téma a ze zpětné vazby vnímám, že i kolegové to mají také tak. A když se s kolegy dokážeme i jednou za čas domluvit a zajít po práci na pivo, tak je to jediné dobře.

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

Schopnost pracovat v týmu a řídit tým lidí. Na vedoucí pozici jsem nastoupil v relativně mladém věku a musel jsem se rychle naučit aplikovat teorii získanou během studia managementu do praxe. Určitě bych také zmínil onu důležitou komunikaci, schopnost hovořit před větším množstvím lidí v mateřském i cizím jazyce a také maximálně efektivně organizovat svůj čas (ač to se mi bohužel ne vždy daří tak, jak bych si představoval).

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

Jelikož mě moje práce a železnice obecně fakt



Radek Nedomlel FOTO: ARCHIV ČD CARGO

baví, tak si ji dovolím nazvat i jedním ze svých koníčků. Také se snažím provozovat alespoň nějaké sporty jako například tenis a squash, kde s partou přátel mj. organizujeme pravidelné turnaje, kde se maximálně snažíme kombinovat sport a zábavu. Zároveň jsem velkým hokejovým fanouškem a dlouholetým (již od středškolského studia) majitelem permanentní vstupenky na hokejový klub v Hradci Králové – domácí utkání navštěvuji pravidelně a když mi čas dovolí, rád vyrazím i na venkovní zápasy včetně těch mezinárodních. S manželkou také velmi rádi a často navštěvujeme metalové koncerty a festivaly. A až jednou budu mít skutečně dostatek volného času, tak mám sen udělat si letecký průkaz a věnovat se létání.

► **Jak se podle tebe za tu dobu, co tu pracuješ, firma změnila?**

ČD Cargo je ve fázi přeměny z velkého národního dopravce na jednoho z hlavních evropských hráčů na dopravním trhu, tomu se přizpůsobuje i naše práce. Mnohem více činností se řeší v kontextu celé společnosti, nikoliv jen v realitě České republiky. Tomuto je třeba přizpůsobit velké množství firemních procesů a celkově změnu způsobu myšlení zaměstnanců s ohledem na nezbytné nutné zvýšení flexibility a efektivity. Bohužel nyní jsme v období poklesu objemu primárně vnitrostátních přeprav, a tudíž musíme strukturu společnosti a počty zaměstnanců přizpůsobit právě na tyto nižší objemy.

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

Svoji budoucnost ve firmě vidím v tom, že se chci podílet na již zmíněné přeměně českého

národního dopravce ve stabilního evropského dopravce. A mým snem i cílem je vždy dělat práci, která mě bude bavit a která mě dokáže uživit.

► **Co bys vzkázal nebo přál našim zaměstnancům a firmě?**

Zaměstnancům bych rád vzkázal, aby se nebáli přicházet s novými řešeními a byli aktivní. Právě teď nastává doba, kdy je potřeba dívat se na mnoho věcí jinak než dosud – a každá iniciativa je velmi vítaná. A co bych popřál zaměstnancům a celé firmě? Aby ČD Cargo úspěšně zvládlo toto náročné období, a i na dále zůstalo stabilním evropským dopravcem.

Příběh Radka je krásným příkladem toho, jak může nadšení, vytrvalost a otevřenost novým výzvám vést k významné profesní dráze. Od stáže až po řídicí pozici na GR ČD Cargo prošel dlouhou cestou, během níž se nevzdal ani v náročných chvílích. Jeho slova o důležitosti týmové práce, odvaze měnit zažitě postupy a chuti posouvat nejen sebe, ale i firmu, jsou inspirací pro nás všechny. Děkujeme, Radku, za sdílení tvého příběhu a přejeme ti, ať se tvé vize o silném evropském dopravci i dál naplňují!

BÁRA, OLESKA A PEPA

SLEDUJTE NÁS NA FB A IG:



Rozjed' to s ČD Cargo

Setkání drezín v Rokytnici

Ž že železnice má bohatou historii, to ví asi každý. Expozice mnoha muzeí nejen v České republice tuto skutečnost jednoznačně dokazují. Výjimkou není ani Muzeum lokálky Doudleby – Vamberk – Rokytnice umístěné ve výtopné koncové stanici dráhy, v Rokytnici v Orlických horách.

Na sváteční víkend 5. a 6. července 2025 připravili členové Letohradského železničního klubu, který chod muzea zajišťuje, rozšíření bohaté nabídky exponátů o výstavu různých drezín. K vidění byly klasické „traťoväcké“ drezíny s oblymi stanovišti řidiče, šlapací drezína, dvě automobilové drezíny a místní „stálice“ – drezína vyrobená předsedou klubu poháněná stla-

čování rukojetí. Na této i na šlapací a dvou spřažených traťoväckých drezínách se návštěvníci mohli povozit po stanici. Samozřejmě byly komentované prohlídky muzea a vynikající občerstvení umístěné v renovovaném nákladním vagónu. Tato akce bezpochyby opět přispěla k vytvoření kladného mínění veřejnosti o železnici. Muzeum je otevřeno od května do října o sobotách a svátcích a v době prázdnin i o nedělích od 10 do 16 hodin a srdečně zve návštěvníky všech věkových kategorií, kterým nechá nahlédnout prostřednictvím fundovaných průvodců do všech oblastí souvisejících s historií železnice.

TEXT A FOTO: JIŘÍ VOREL



Železniční proměny (44)

Těžba, doprava a zpracování vápence v Českém krasu (2. část)

Z

Zpracování vápence se rozvíjelo i v dalších oblastech Českého krasu. Vápenec se těžil v oblasti Srbska, Loděnice, Nučic, v Prokopském údolí, Radotíně a konečkonců i téměř v dnešním centru Prahy – v Podolí. A ve všech těchto lokalitách se nacházely i zpracovatelské závody, ať už vápenky nebo cementárny.

Lom v Kozle (nazývaný též Alkazar resp. Hostim 1 a 2) se nachází nedaleko Srbska na levém břehu řeky Berounky. Otevřen byl v roce 1908 Královskými železárnami jako náhrada za lom na



Lom Alkazar u Srbska. Na snímku můžeme spatřit jak rozvětvení úzkorozchodné dráhy, tak lanovou dráhu systému Bleichert vedoucí k překladišti na druhém břehu řeky Berounky.

FOTO: SBÍRKA ZDENĚK HRDINA



Nakládka vytěžené suroviny do vozíků úzkorozchodné dráhy v Solvayových lomech. Lokomotiva č. 3 s benzino-elektrickým přenosem výkonu vyrobená v Královopolské v Brně pracovala v lomu od roku 1931 cca do roku 1950.

FOTO: SBÍRKA ZDENĚK HRDINA

pravém břehu, který musel být zrušen při zdvoukolejňování železniční tratě Praha – Beroun. Starý lom byl poté využit pro stavbu překládací stanice lanové dráhy a dvoukolejné vlečky. Na její koleje mohlo být přistaveno až 25 dvouosobových železničních vozů. V samotném lomu Hostim 1 byla postavena úzkorozchodná drážka o rozchodu 650 mm. Velmi zajímavá byla lanová dráha systému Bleichert spojující vlastní lom s překladištěm na druhém břehu řeky. Rozvoj vápenictví na Loděnicku je neodmyslitelně spojen se jménem Antonína Cífký, který svou stavební aktivitou zajistil obyt loděnickému vápnu. Jeho syn, baron Jindřich von Cífká, zprovoznil v roce 1898 první kruhovou pec typu Kohout. Surovina do vápenky byla dodávána ze tří lomů v kopci nad Loděnicí Na Branžovech. Neefektivní pvozy nahradila v roce 1907 1 459 m dlouhá lanová dráha systému Pohlig, jejíž výškový rozdíl činil 120 m. Plné vozíky klesaly do údolí samospádem a vlastní vahou vytahovaly prázdné vozíky nahoru. Lanová dráha sestávala ze dvou úseků rozdělených tzv. úhlovou stanicí. Hodinový přepravní výkon lanovky představoval 40 tun materiálu. V roce 1916 byla v Loděnici po-

stavena moderní čtrnáctikomorová pec s výrobní kapacitou 60 tun vápna denně, výrobní sortiment se rozšiřuje o obalové drtě. Zároveň byla do továrny postavena vlečka, která sloužila nejen k odvozu výrobků, ale také pro návoz uhlí. V roce 1924 zakupují vápenku Spojené pražské továrny na staviva, a.s. Po 2. světové válce byla v Loděnici zřízena výroba hydrátu. Jednalo se o první hydratační zařízení u nás. V roce 1973 došlo ke zboření staré vápenky a v roce 1976 bylo rozhodnuto o výstavbě nového závodu. První vápno v něm bylo vyrobeno v roce 1981.

Další zajímavou lokalitou v této oblasti byly lomy Na Parapleti, nazývané též Solvayovy lomy. Jejich vlastníkem byl až do roku 1916 velkostatkář Komenda, který je prodal Solvayovým závodům v Neštémicích u Ústí nad Labem, které hledaly nové ložisko kvalitních vápenců náhradou za již vytěžené v Křižanech u Liberce. Také Na Parapleti byla pro přepravu vytěžené suroviny zřízena úzkorozchodná dráha (rozchod 600 mm). Materiál se v lomech ručně nakládal do vozíků úzkorozchodné dráhy. Opět ručně se vozíky tlačily k horní stanici samotné lanové dráhy vedoucí na překladiště státní dráhy v Loděnicích, odkud byl vápenec převezen na zpracování do Neštémic. Dodavatelem zařízení 1 620 m dlouhé lanovky překonávající převýšení 200 m byla renovaná firma Pohlig. Lanovka byla trasována k berounskému zhlaví železniční stanice Loděnice. Zde byla vybudována dvojkolejná vlečka o délce 524 m. Vlečka i lanovka byla dokončena začátkem roku 1918. V roce 1954 přešly lomy pod Železnorudné doly Nučice a v roce 1956 pod Československé státní silnice, závod Beroun. Byl zde těžen materiál na opravy silnic v okrese. K definitivnímu ukončení těžby došlo v roce 1963. Dnes v Solvayových lomech sídlí známý skanzen: <https://www.solvayovylomy.cz/>

Nyní se přesuneme na území hlavního města Prahy. V roce 1871 byla založena První pražská akciová továrna na hydraulický cement, která obdržela povolení k výstavbě továrny na cement v Radotíně. Po počátečním boomu se firma dostala v roce 1873 do potíží a odkupuje ji největší z akcionářů Max Herget za 44 % odhadní ceny. Kapacita výroby se tehdy pohybovala okolo 500 vagonů ročně. Surovina byla nejprve získávána z lomů ve Slivenci, později i z Lochkova. V roce 1920 se uskutečnila fúze firem Bárta & Tichý, Max Herget na firmu „Spojené pražské továrny na staviva akciová společnost se sídlem v Praze“. V letech 1922–1923 byly postaveny nové šachtové pece, v roce 1924 byl postaven nový mlýn. Od roku 1930 nese firma název „Prastav – spojené pražské továrny na staviva, akciová společnost v Praze“. V roce 1946 je cementárna znárodněna, později je začleněna do národního podniku Pragocement. Nejdůležitější událostí novodobých dějin je rozhodnutí o výstavbě nové cementárny. Ta byla do trvalého provozu pře-



Pohled na cementárnu v Praze-Podolí na přelomu století. FOTO: SBÍRKA MICHAL ROH



V souvislosti s těžbou vápence v Českém krasu se nelze nezmínit o Kladensko-nučické dráze. Po výstavbě železáren v Kladně bylo nutné co nejefektivněji vyřešit přísun železné rudy a vápence z dolů a lomů v oblasti Hořelice a Nučic. Stavba dráhy, v režii Pražské železářské společnosti, se naplno rozběhla v říjnu 1857 a již 7. ledna 1858 byl uveden do provozu 22,7 km dlouhý úsek mezi Kladnem a Nučicemi. V listopadu téhož roku byla dokončena 3,8 km dlouhá Tachlovická odbočka. Přepravovala se nejen železná ruda a vápenec, ale do Hořelice také surové železo, které bylo odtud pvozy odváženo do Heřmanovy Hutě u Nýřan. V roce 1891 byla Tachlovická větev prodloužena k Trněnému Újezdu k lomům Čížovec a Holý vrch. V roce 1900 dojezdy první vlaky do Mořiny k lomům Amerika. Důležitou událostí bylo dokončení spojky ze stanice KND Hořelice do Nučic na státní dráze. FOTO: SBÍRKA MICHAL ROH

dána v roce 1963 za současného ukončení výroby ve staré cementárně. V letech 1965–1966 pak proběhla její demolice. Nová cementárna je na železniční síť napojena vlečkou postavenou v roce 1958.

Jen málokdo si dovede představit, že další pražská cementárna stávala v místech dnešního plaveckého stadionu v Podolí. Výrobu v ní zahájila v roce 1871 firma Ferdinand Bárta & Comp. Surovina byla dodávána z branických vápencových lomů. Bohužel v roce 1873 utrpěla společnost velké finanční ztráty, navíc v roce 1879 jí postihl silný požár a v roce 1891 silné povodně. I přes tyto potíže výroba neustále stoupala. Hlavním sortimentem bylo hydraulické vápno vyráběné v kruhových pecích v Braníku a v Podolí a cement vyráběný v šachtových pecích v Podolí. Závod byl postupně modernizován, v polovině dvacátých let 20. století byla zbourána kruhová vá-

penka a také všechny původní šachtové pece. S rozrůstáním Prahy a se stoupajícími nároky na čistotu životního prostředí však bylo jasné, že cementárna bude překážkou dalšího rozvoje této lokality. Provoz v Podolí byl zastaven na podzim 1941. Podobně jako na jiných lokalitách byl i v Podolí vápenec z nedalekých lomů do továrny dopravován pvozy. Uplynulo dlouhých 16 let od dostavby tratě Českých obchodních drah z Nuslí do Modřan v roce 1882, než byla dokončena 2 700 m dlouhá normálněrozchodná vlečka ze stanice Praha-Braník. Pro křižování vlaků sloužila dvoukolejná výhybna v km 1,5-7. Snahy o zavedení dopravy na vlečce v letech 1918 a 1922 skončily bez úspěchu. Po ukončení těžby a výroby cementu a vápna na pravém břehu Vltavy došlo postupně ke snesení vlečky.

MICHAL ROH A RADIM ŠNÁBL