

Cargovák



Úvodní sloupek

Cena pohonných hmot prudce stoupá

Historie lidstva je bohužel spjatá s válečnými konflikty a události posledních měsíců a let žel potvrzují fakt, že lidé jsou vlastně nepoučitelní a je lhostejno, zda za válkami stojí náboženské přesvědčení, geografické nároky, potřeba dostat se k ložiskům nerostných surovin nebo jen obyčejná touha po moci. Stále jsme se ještě nevzpamatovali z dopadů celosvětové pandemie Covidu 19, stále řešíme důsledky ukrajinsko-ruského konfliktu a nyní, aby toho nebylo málo, vypukl další válečný konflikt na Blízkém východě. Ten, s ohledem na hospodářský charakter tohoto regionu bohatého na ložiska ropy a zemního plynu, dopadá na každého z nás – na jedince i na firmy. ČD Cargo není výjimkou. Pravdou je, že více než 90 % výkonů ČD Cargo je realizováno v elektrické trakci, ale na profitabilitu zbývajících výkonů bude mít v dalších měsících velký

vliv cena nafty. Její vývoj můžeme každodenně sledovat nejen na totemech čerpacích stanic... Z výše uvedeného důvodu se ČD Cargo s dostatečným předstihem rozhodlo aplikovat tzv. palivový příplatek, a to ke všem loženým přepravám realizovaným v dieselové trakci. O tomto rozhodnutí jsme včas informovali všechny naše obchodní partnery, vysvětlili jim důvod zavedení tohoto příplatku i podmínky jeho uplatnění.

Růst cen ropy představuje zásadní tlak na celý dopravní sektor, který se bude muset vypořádat s vyššími náklady a požadavky zákazníků na optimalizaci logistických řetězců. A třeba naroste i tlak na prostou elektrizaci dalších železničních tratí, případně jiná inovativní řešení hnacích vozidel.

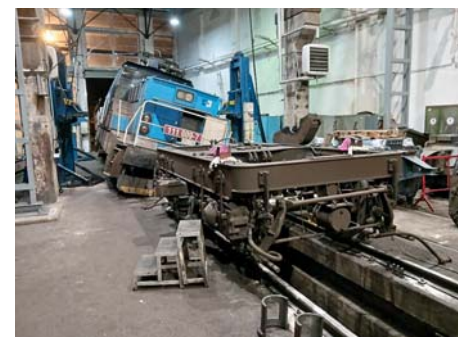
MICHAL ROH

Obsah

Bezpečnostní cíle

04

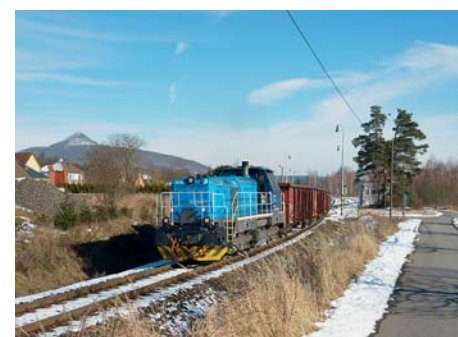
Téma bezpečnostních cílů, které jsou zrcadlem bezpečnosti v organizaci, je natolik rozsáhlé, že jsme je museli rozdělit na dvě části. V tomto čísle se mimo jiné dozvíme, jak je důležité definování národních bezpečnostních cílů pro provoz v České republice.



Nákladní přeprava v Mimoně

06

Oblast okolo města Mimoň ležícího v Libereckém kraji nedaleko České Lípy se může pochlubit bohatou železniční historií. Její součástí jsou vojenské transporty nebo utajované „radioaktivní“ vlaky. Neméně zajímavý je však i provoz nákladních vlaků v současnosti.



Snímkem „jezevce“ 210.027 pořízeným u Jindřichova Hradce se nejen rozloučíme s letošní zimou, ale zároveň si připomeneme, že historie bateriových vlaků, o kterých nyní novináři píšou jako o velké revoluci na železnici, je mnohem starší. První „jezevec“ s bateriovým vozem se totiž na zkušební jízdu vydal už před více než třiceti lety, v březnu 1992. Projekt těchto vozů byl realizován v tehdejšímu depu České Budějovice.

FOTO: MICHAL ROH ML.

Základní cíl je nezklamat



Od 1. února 2026 je představenstvo ČD Cargo opět kompletní. Předsedou představenstva byl k tomuto dni jmenován Ing. Radim Ječný, Ph.D. I přesto, že ještě neuplynulo pomyslných 90 dnů „hájení“, položili jsme novému předsedovi představenstva několik otázek.

► S jakými předsevzetími a cíli jste přijal nabídku na funkci předsedy představenstva ČD Cargo?

K ČD Cargo, dříve k ČD, mám vztah více jak 25 let – od roku 1999 jsem byl obchodně s ČD pořád spojený, některé roky více, některé méně. Vzpomínám na své první spediční obchody spjaté s nákladní dopravou Českých drah tehdy v Čechofrachtu: přepravu banánů do dnes již neexistujícího skladu firmy Chiquita v Praze-Bubnech, či přepravy sklářských písků z Provodína, resp. Jestřebí. Bylo mi tudíž velkou ctí, když jsem byl před Vánoci, pár týdnů před svými 50. narozeninami, osloven s nabídkou jít na ČD Cargo „šéfovat“.

Předsevzetí a cíle? Znáám „u dráhy“ spoustu lidí, kterých si vážím a kteří mi velmi pomohli v mé cestě životem. A tak základní cíl je nezklamat. A konkrétně? Základním cílem je po období restrukturalizace stabilizovat společnost: lidsky, finančně i obchodně. Neskrývám ani konkrétní cíl, dostat tržní podíl ČD Cargo opět nad 50 %. A speciálním cílem je udržet a rozvíjet segment JVZ a tím udržením nemyslíme s kolegy ve vedení firmy žádnou „LDN“! Snadné to nebude, ale máme ve firmě dostatek dobrých lidí, s kterými to zvládneme. „Jednotlivky“ stále považuji za jednu z konkurenčních výhod ČD Cargo.

► Můžete nám přiblížit aktuální situaci na železničním dopravním trhu a jaká je na něm pozice ČD Cargo?

Tržní podíl nám klesl pod 50 %, což nepovažuji za uspokojivé. Dobrou kvalitou služeb a aktivní obchodní politikou musíme zvrátit neustálý klesající trend...

► Jak hodnotíte aktuální situaci v ČD Cargo? V čem vidíte ve firmě největší problémy?

Firma si v minulém roce prošla náročným obdobím restrukturalizace, mnoho našich kolegů a kolegů nás muselo opustit. Pevně doufám, že to nejhorší již máme za sebou. A firma je finančně stabilní, což je pro nás zaměstnance i pro naše obchodní partnery to nejdůležitější. V prvních týdnech letošního roku se nám daří v tunách i tržbách překračovat stanovený plán a trend je zatím pozitivní



Ing. Radim Ječný, Ph.D. FOTO: MICHAL ROH

– hlavně pro kolegyně a kolegy v provozu je velkou výzvou to zvládnout s menšími kapacitami než v minulých letech. Ale jen díky tomu se můžeme dostat do celkově lepší kondice. Osobně jsem kdykoliv připraven provozu pomoci a podpořit ho tak, abychom to společně zvládli.

► Připravujete další restrukturalizační kroky nebo jsou nyní kapacity ČD Cargo nastavené optimálně?

Kapacity považuji v současné době za nastavené dobře, ale to neznamená, že je nemusíme neustále bedlivě sledovat a vyhodnocovat. Spíše než o restrukturalizaci mluvíme o ne-

ustále optimalizaci – a ta musí v každé firmě probíhat trvale. Okolní prostředí se neustále mění a my se musíme měnit s ním.

► V rámci představenstva jste pověřený řízením obchodního úseku. V jakých přepravách vidíte potenciál ČD Cargo? Myslíte si, že se podaří nahradit úbytek přeprav spojených s energetikou a teplárenstvím?

Pohled do nedávné minulosti nám dává naději. Nákladní železniční doprava si vždy dokázala najít nové směry a komodity, když ty „staré“ odcházely do historie. Čekají nás velké výzvy v přepravách energetické štěpky či komunálních odpadů. A musíme být v úzkém kontaktu s našimi průmyslovými zákazníky, abychom včas dokázali zareagovat na měnící se trendy. Ale nezapomínejme ani na uhlí, ještě tu s námi bude několik let jak v teplárenství, tak v energetice. A osobně pořád věřím, že Evropa neudělá takovou strategickou chybu jako je ukončení výroby surového železa a přepravy černého uhlí a koku tu s námi budou stále....

► Funkce předsedy představenstva je bezesporu náročná. Prozradíte našim čtenářům, jakým způsobem relaxujete?

Asi jako každý chlap mého věku si po práci zajdu rád s kamarády na pivo, vlastně asi ani lepší relax neexistuje. Ale vše musí být v rovnováze, přes zimu rád lyžuji či jsem na běžkách, v létě na kole. A největší klid je u včel, tam vás ani telefon nedohoní. Jen vy a včely. A klid. A při práci mi na soustředění pomáhá hudba. Snad se nikdo nelekne, až půjde kolem „ředitelny“, ze které se bude ozývat punk. ☺

Děkujeme za rozhovor
PŘIPRAVIL: MICHAL ROH



Uhlí tu s námi ještě pár let bude v energetice i teplárenství. FOTO: MICHAL ROH

Jihočeský Hollywood, aneb natáčení v SOKV České Budějovice



V úterý 24. března 2026 zavítal do SOKV České Budějovice dvoučlenný štáb videomagazínu POZOR VLAK. Ten zde natáčel již 158. díl populárního magazínu určeného jak pro širokou veřejnost, tak pro železniční odborníky, i když jak říká Jiří Dlabaja, duchovní otec tohoto projektu, vybalancovat hranu mezi odborníky a laiky není vůbec jednoduché.

Projekt videomagazínu POZOR VLAK s podtitulem „Všechny barvy železnice“ vznikl v roce 2012 a zájemci jej mohou každý měsíc sledovat na televizi A11 nebo na



<https://www.youtube.com/@POZORVLAK>. Součástí každého cca 40minutového dílu jsou krátké aktuální zprávy ze života na železnici a dvě hlavní reportáže. V rubrice „Legendy“ jsou podrobně představována zajímavá železniční vozidla nebo lokomotivní řady, neméně zajímavá je i rubrika „Návraty“. Do Českých Budějovic zavítal štáb již podruhé a další z tvůrců Rostislav Kolmačka nám tentokrát bude představovat další legendární lokomotivy řady 363.0 a „jezevce“ řady 210. Z tohoto důvodu zavítal na jih Čech poměrně neobvyklý host – stroj 363.006 ve slušivém retro nátěru.

„Připravit každý měsíc další díl pořadu není jednoduché,“ říká Jiří Dlabaja a doplňuje: „Železnice je živý organismus a stále se zde něco děje. Máme proto řadu vlastních námětů, často také využíváme podněty od diváků a našich spolupracovníků. Využíváme také rozsáhlý archiv.“ Dodejme, že projekt je realizován s podporou společnosti AŽD. Na díl s číslem 158 si musíte počkat do dubna, za pozornost však stojí i všechny předcházející epizody.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH

Přepravy hutního materiálu na Slánsku



Ocel je konstrukční páteří moderní civilizace a i přes současnou recesi hutnictví a ocelářství zaujímají přepravy pro tuto průmyslovou odvětví nezanedbatelný podíl na celkových objemech ČD Cargo.

Za rok 2025 jsme v komoditě **železo a strojírenské výrobky** převezli více než 9 mil. tun zboží, což představuje cca 17 %. Nejedná se jen o přepravy surovin pro prvovýrobu nebo hutních polotovarů, ale také o přepravy ocelářských výrobků pro menší, avšak velmi významné odběratele. Na Slánsku, nebo chcete-li v okolí středočeského města Slaného, se nacházejí dva významní odběratelé hutních produktů. Tím prvním je společnost MCE Slaný s.r.o., tím druhým společnost METAL TRADE



COMAX a.s. Obě firmy v poměrně velkém rozsahu využívají služeb ČD Cargo.

První jmenovaná byla založena v roce 1991 pod názvem VOEST-ALPINE ocelové konstrukce I.C.E. Ten se v roce 1997 změnil na VOEST-ALPINE M.C.E. ocelové konstrukce. Od roku 2016 je firma součástí skupiny HABAU GROUP.

Nabídka společnosti MCE Slaný zahrnuje výrobu ocelových mostů, nádob transformátorů a speciálních ocelových konstrukcí. Takto náročné projekty vyžadují kvalitní ocelový materiál pro výrobu. Po železnici jsou proto s ČD Cargo přepravovány „výrobky ze železa nebo nelegované oceli ploché válcované, o šířce 600 mm nebo větší, válcované za tepla, neplátované, nepokovené ani nepotažené“. Tolik strohá řeč číselníku zboží, v praxi to znamená silné plechové pláty o velké šířce. Jejich



Posun s vozy na vlečce společnosti METAL TRADE COMAX ve Velvarech

dodavatelem jsou v drtivé většině hutě v dolnorakouském Linci. Na přepravy jsou nasazovány speciální vozy různých řad jako například Slps-u nebo Uais umožňující díky sklopené plošině efektivní a bezproblémovou přepravu plechů větších rozměrů. V loňském roce jsme pro MCE Slaný dovezli téměř 5 tisíc tun hutního materiálu. Obsluha stanice Slaný na trati z Kralup nad Vltavou do Loun je prováděna podle potřeby a požadavků zákazníků. Přistavba vozů s plechy je prováděna na vlečku ČKD Slaný odbočující ze širé tratě v km 53,467 ve směru k zastávce Slaný předměstí. S ohledem na poměrně značnou hmotnost zásilek jsou na obsluhu Slaného nejčastěji nasazovány lokomotivy řady 753.7. Společnost METAL TRADE COMAX sídlí ve Velvarech a kromě více než padesátileté tradice se pyšní také tím, že je jediným výrobcem kontinuálně lakovaného plechu v České republice a jako jedna z mála firem v Evropě umí lakovat ocel i hliník. Vlečka do skladového, resp. výrob-

ního areálu firmy odbočuje z dopravní Velvary. Ta je koncovou pro trať z Kralup nad Vltavou předměstí, na které je řízen provoz podle předpisu Správy železnic D3. „Manipuláky“ do Velvar jezdí téměř každý pracovní den a s ohledem na poměrně silnou osobní dopravu je pro jejich jízdu a obsluhu vlečky vyhrazeno dopolední „okno“. Dříve jsme se zde mohli běžně setkat s legendárními „bardotkami“, dnes sem zajišťují především modernizovaní „kocouři“ řady 742.71. S ohledem na náročné sklonové podmínky činí normativ pro jednu lokomotivu jen 325 tun. Často proto musí být na odvoz zátěže nasazeno dvojce lokomotiv. V železničních vozech řady Shimmns jsou do Velvar naváženy svitky plechů od výrobců z celé Evropy, zejména ze Slovenska, Německa a Itálie. Roční objem osciluje mezi 850–900 vozy, což představuje velice zajímavý objem.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH



Detailní pohled na vůz řady Uais ložený plechy o rozměrech až 8 200 x 3 300 mm

Zajímavosti z provozu



JAN LIMBURSKÝ

Obilí z Černovic

Dopravní Černovice u Chomutova leží na horské trati z Chomutova do Vejprtu a dále do Německa. Provoz je zde řízen podle předpisu D3 Správy železnic. Z dopravní Černovice odbočuje vlečka síla společnosti Agro ZZN, na níž se nakládají vozy s obilím. Vlečka je podle potřeby ob-



sluhována z Chomutova lokomotivami ČD Cargo. S ohledem na povolený normativ je přistavba i odsun vozů prováděn na dvě části. Přepravy jsou totiž realizovány v ucelených vlacích, které z Černovic u Chomutova míří zpravidla do některého z německých přístavů. Poslední loňská přistavba prázdných vozů (skupin

po 11 vozech) na vlečku proběhla 30. prosince a zhostily se jí lokomotivy 750.330 a 750.213, kterým na postrku pomáhal modernizovaný „kocour“ 742.744. Odsun ložené soupravy proběhl až v polovině ledna, konkrétně ve dnech 15. a 17. ledna 2026. Obě skupiny se spojily na seřaďovacím nádraží v Chomutově, ze kterého vlak sestavený z 33 vozů později odjel do stanice Bremen Inlandshafen.

Přeprava jednotek ComfortJet

1. února 2026 byl v Pardubicích-Opočinku pořízený snímek vlaku Sv 98020 (Hohenau – Praha jih) zajiš-



ťujícího přepravu nové jednotky ComfortJet č. 18 ze zkoušek v Siebenbrunn-Leopoldsdorfu. Ve vlaku, v jehož čele bylo z Břeclavi až do Prahy „eso“ 363.036, byl do Kolína zařazen i Vectron 193.489 (Siemens) se zajímavým polepem. Z Kolína byla lokomotiva druhý den přepravena rovněž s ČD Cargo na zkušební okruh u Velimi.

Přepravu smluvně zajistila 100% dceřiná společnost ČD Cargo Logistics. Za loňský rok bylo pro Siemens v relacích Praha/Ostrava – Rakousko zrealizováno celkem 16 takových přeprav.

MICHAL ROH



PETR KADEŘÁVEK

Rada fotím všetko, čo sa pohybuje po koľajniciach

Focení vlaků, nebo chcete-li „šocení“ je v poslední době poměrně rozšířeným koníčkem. Svědčí o tom desítky fotografií vlaků na sociálních sítích i internetu. Stále častěji se zde objevují i velice zdařilé fotografie Diany Dadové, fotografky ze Slovenska.

► **Focení vlaků patří spíše mezi zájmy mužů. Co vás k němu přivedlo a co vás na něm baví?**

Už od dětstva mám rada vlaky. Starká pracovala na železnici. Rozprávala mi o svojej práci, keď sme spolu cestovali vlakom za rodinou.

Páčili sa mi farebné rušne a najradšej som počítala tunely na rôznych tratiach. Som z Krupiny a vlaky tu v rokoch 2003–2019 nejazdili, takže istý čas boli pre mňa vzdialenou témou. K foteniu vlakov som sa dostala až v roku 2024, keď som si kúpila fotoaparát. Baví ma, že vidím rôzne typy rušňov a získavam nové poznatky. Taktiež spoznávam nových ľudí.

► **Jaké vlaky ráda fotíte? Máte nejaké obľúbené lokomotivy?**

Rada fotím všetko, čo sa pohybuje po koľajniciach. Či už sú to osobné, nákladné vlaky alebo

mechanizmy a pracovné stroje. Nákladná doprava je pre mňa asi najviac zaujímavá. Keďže osobná doprava na trati Zvolen – Krupina – Šahy bola v roku 2025 zastavená, momentálne fotím len „manipulák“, ktorý jazdí trikrát do týždňa. Najčastejšie sa tu striedajú rušne radu 736, 746 ZSSK Cargo a rušne 742 od CZ LOKO. V okolí, kde bývam, nie je veľa možností vidieť iné typy rušňov, takže občas si naplánujem výlet do iných častí Slovenska. Potom je to väčšinou na náhodu, čo sa mi podarí odfoťiť. Medzi moje obľúbené rušne patrí spomínaná 742 CZ LOKO pre svoju „šmolkovú“ farbu, ďalej električkový rušeň 240 „laminátka“ a parná lokomotíva 477 „papagáj“. Všetky tieto rušne sa mi už podarilo odfoťiť.

► **Studujete nejaký dopravný obor alebo ste zamestnaná na železnici?**

Moje štúdium nemalo nič spoločné s dopravou. Študovala som na gymnáziu a na vysokej škole už nie som. Zúčastňujem sa však jazykového kurzu na Konfuciovom inštitúte. Snažím sa zlepšiť svoju angličtinu a zároveň sa učím čínštinu. Ďalšia trochu netypická vec v mojom živote. Momentálne som nezamestnaná a tak stále hľadám svoj smer. Uvidím, kam ma kroky zavedú.

Co vás ještě baví? Jaké máte jiné zájmy a záliby?

Mám rada prírodu, kvety a zvieratá. Rada spoznávam okolie ale aj rôzne kúty Slovenska.



Diana Dadová FOTO: MIROSLAV MOKRÝ

Dalo by sa povedať, že rada cestujem, aj keď v poslednom čase je to trochu ťažšie. Často sledujem športové podujatia v televízii a faním našim športovcom. Medzi moje koníčky ešte patrí maľovanie.

MICHAL ROH



„Kocour“ 742.392 dopravce CD Cargo Slovakia byl jako NEx 53905 (Vrútky – Podbrezová) zachycený 9. srpna 2025 u Dolnej Štubne. FOTO: DIANA DADOVÁ

Bezpečnostní cíle – zrcadlo bezpečnosti v organizaci

dokončení z minulého čísla

V mnoha případech nebyly respektovány pokyny a technologie v rámci posunu, kdy nebyl včas zastaven posunový díl před koncem posunové cesty, nedošlo k odstranění zajišťovacích prostředků proti ujetí nebo nebyla respektována příslušná návěst zakazující jízdu posunového dílu. Ve výčtu konkrétních MU bychom mohli pokračovat hodně dlouho. Je tedy velmi aktuální přijmout další komplexní opatření pro eliminaci těchto MU a to bude úkol pro rok 2026.

Základní bezpečnostní cíle pro rok 2026 jsou shodné s cíli určenými pro předchozí roky. Důležitý bude především vývoj v oblasti celkového počtu MU při zohlednění všech výkonových parametrů. Podrobně bude sledován počet nedovolených jízd za návěstidlo zakazující jízdu (pouze vlak), kdy se již opakovaně nepodařilo dosáhnout požadované hodnoty, a také vývoj v oblasti srážek drážních vozidel (srážka vlaku s drážním vozidlem a srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu). Tyto cíle jsou jasně stanoveny a zakotveny v interních normách ČD Cargo.

Významným prvkem pro všechny zaměstnance ČD Cargo je stanovení společných bezpečnostních cílů, tedy cílů, které jsou určeny pro provoz v působnosti zahraničních poboček (Rakousko, Německo), ale i pro provoz v České republice. Je potřeba vhodným způsobem posoudit funkčnost procesů systému zajišťování bezpečnosti, ověření aktivního zapojení zaměstnanců do daného procesu (zpětná vazba,

podněty, sdílení informací apod.) a rozšíření povědomí o kultuře bezpečnosti. Pro realizaci tohoto cíle bude vypracován soubor srozumitelných otázek, který v rámci ankety bude předložen všem provozním zaměstnancům. Podle výsledků ankety a třeba i celkového počtu zapojení zaměstnanců budou definovány další kroky strategie rozvoje kultury bezpečnosti ČD Cargo. S uvedením souvisí i další cíl, který spočívá ve vytvoření krátkého a srozumitelného dokumentu o kultuře bezpečnosti ČD Cargo a jeho vhodná prezentace všem zaměstnancům ČD Cargo.

Velmi důležité je definování národních bezpečnostních cílů pro provoz v České republice. Zde se především odráží nesplnění bezpečnostního cíle z roku 2025 v oblasti počtu MU při posunu. Snahou tedy je snížení úrovně nehodovosti u posunu při zohlednění výkonových parametrů provozu. K tomu bude definován soubor konkrétních opatření, jejichž realizace bude probíhat v roce 2026. Zajímavý je jistě i další bezpečnostní cíl, který bude zaměřen na kontrolu dodržování lhůty pro vyřízení podnětů provozních zaměstnanců ČD Cargo – průběžný monitoring situace a identifikace nevyřešených podnětů ve stanovené lhůtě (návaznost na strategii rozvoje kultury bezpečnosti ČD Cargo). Mnohé bude jistě zajímat i další cíl, jehož úkolem je provedení analýzy systému seznámování strojvedoucích s dokumenty a návrh kroků ke snížení administrativní zátěže. A v neposlední řadě bude sestaven dotazník důvěry a otevřenosti, kde se zaměstnanci ČD Cargo budou moci vyjádřit k jakékoli prob-

lematice související s kulturou bezpečnosti – cílem je jeden dotazník v roce 2026. Bezpečnostní cíle mají v systému zajišťování bezpečnosti své nezastupitelné místo a jejich plnění stojí na každém z nás. Klíčové je především svědomité chování a zodpovědný přístup k pracovním povinnostem, kdy bezpečnost musí být vždy prioritou. V roce 2026 bude plnění bezpečnostních cílů nadále průběžně sledováno a hodnoceno tak, aby byly všechny procesy systému zajišťování bezpečnosti důsledně

uplatňovány v praxi, včetně provozních, organizačních a technických bezpečnostních opatření na všech úrovních společnosti. Závěrem dovolte, abychom poděkovali všem, pro které je bezpečný drážní provoz důležitý a kteří svým přístupem přispívají k úspěšnému plnění bezpečnostních cílů naší organizace.

LUKÁŠ SCHEJBAL
JAN HNILICA
ILUSTRAČNÍ FOTO: VYŠETŘOVACÍ SPISY



Inspirativní HRrrrZóna

Když únava není jen nepohodlí, ale bezpečnostní riziko

Proč je odpočinek součástí pracovní odpovědnosti

Železnice je fascinující, ale nesmírně náročný organismus, který nikdy nespí. Aby tento kolos fungoval bezpečně a spolehlivě, spoléháme na moderní technologie, přísné předpisy a především na vás – naše profesionály v provozu. Jsou však chvíle, kdy i ten nejzkušenější z nás může selhat v úkonu, který prováděl tisíckrát předtím. Nedávná mimořádná událost na vlečce Včelná nám ukázala, že za zdánlivě banální chybou se často skrývá tichý a nebezpečný nepřítel: **dlouhodobá únava a stres**. Tento případ se stal impulzem, abychom se tématu únavy věnovali otevřeněji a systematičtěji – ne proto, abychom hledali viníky, ale abychom chránili lidi, provoz i sebe navzájem.

Únava není slabost. Je to fyziologický stav

Únava se často podceňuje. Ve společnosti bývá někdy dokonce vnímána jako důkaz pracovního nasazení. V provozu však platí pravý opak. Výzkumy ukazují, že člověk, který nespí 24 hodin, může mít schopnost rozhodování srovnatelně sníženou jako člověk s přibližně jedním promile alkoholu v krvi. Rozdíl je pouze v tom, že alkohol je okamžitě viditelný problém, zatímco únava se skrývá.

Únava přitom přímo ovlivňuje, jak pracuje náš mozek:

- zhoršuje schopnost vnímat detaily,
 - zužuje pozornost („tunelové vidění“),
 - zhoršuje paměť pro jednotlivé kroky pracovního postupu,
 - zpomaluje reakce,
 - zvyšuje ochotu riskovat a vynechávat kroky.
- Přesně tyto mechanismy se mohou projevit i při rutinní činnosti, kterou má člověk jinak dokonale zvládnutou.

Rutina je bezpečná jen tehdy, když funguje soustředění

Například odstranění zarážky je běžný a mnohokrát opakovaný úkon. Právě proto může být paradoxně velmi lehce opomenut. Když jsme unavení, náš mozek se snaží šetřit energii a automaticky hledá zkratky. To může vést k tomu, že některý krok považujeme podvědomě za splněný, i když jsme jej neprovedli. Proto je důležité si připomenout: bezpečnostní postupy nejsou jen technická pravidla, ale také bariéry proti lidským limitům.

Únava ovlivňuje nejen jednotlivce, ale celý tým

Dlouhodobá únava a stres se neprojevují jen chybami v práci. Ovlivňují i komunikaci a spolupráci mezi lidmi.



Vyčerpaný člověk může:

- reagovat podrážděně nebo uzavřeně,
- hůře přijímat pokyny,
- ztrácet schopnost spolupráce,
- přenášet napětí na ostatní.

V provozu, kde je bezpečnost závislá na spolupráci, se tak únava jednoho člověka může promítnout do výkonu celé směny.

Co říkají předpisy a bezpečnost práce

Interní norma **PERS-46-B-ČDC-EU** společnosti ČD Cargo jasně stanovuje, že zaměstnanec má nastupovat do práce odpočatý a v takovém stavu, který umožňuje bezpečný výkon práce. Tato povinnost není formalita. Je to součást osobní odpovědnosti každého z nás – stejně jako dodržování technologických postupů nebo zákaz alkoholu na pracovišti. Poučný list k mimořádné události ve Včelné připomíná, že zdravotní stav, únava nebo stres mohou mít přímý vliv na bezpečnost provozu a jejich podcenění může vést k závažným následkům.

Jak poznat, že už je únava rizikem: Signály, které nesmíte ignorovat

Každý z nás někdy přijde do práce unavený. Rozdíl je v tom, kdy se únava stává bezpečnostním rizikem.

Varovné signály mohou být například:

- dlouhodobý nedostatek spánku,
- potíže se soustředěním,
- zapomínání běžných úkonů,
- podrážděnost nebo apatie,
- pocit „automatického fungování bez kontroly“.

Pokud se tyto příznaky objevují, není to osobní selhání, ale signál, že je třeba situaci řešit.

Co dělat, když se necítím fit do provozu

Nejdůležitější je otevřenost. Zaměstnanec není povinen sdělovat detaily osobních problémů. Stačí informovat nadřízeného, že se necítí v kondici pro bezpečný výkon práce a nadřízený může upravit pracovní úkoly, nabídnout jiné činnosti, nebo umožnit volno. Smyslem takového oznámení není trest. Naopak jde o odpovědný krok, který může předejít nehodě, zranění nebo velkým škodám.

Nabízíme pomocnou ruku

ČD Cargo může v těchto situacích nabídnout podporu – od organizačního řešení směny až po možnost odborné pomoci či poradenství. Uvědomujeme si, že každý se může dostat do

těžké životní situace, kdy starosti nedají spát. Chceme proto téma únavy a duševního zdraví otevřít a zbavit ho zbytečného stigma. V rámci preventivních opatření a posilování značky ČD Cargo jako odpovědného zaměstnavatele nabízíme možnost využít **psychologickou pomoc**. Ta je určena zejména pro případy, kdy šetření mimořádné události identifikuje psychický stres jako přispívající faktor.

Evropské instituce, včetně ERA, dlouhodobě upozorňují, že lidský a organizační faktor je jedním z klíčových prvků bezpečnosti železniční dopravy. Péče o zaměstnance tak není benefit navíc, ale součást moderního přístupu k bezpečnosti.

Jak únavě předcházet v běžném životě

Prevence začíná mimo pracoviště. Základní doporučení jsou známá, ale často podceňovaná:

- pravidelný spánek,
- dostatek tekutin,
- pohyb na čerstvém vzduchu,
- omezení alkoholu a těžkých jídel před spaním,
- řešení dlouhodobého stresu včas.

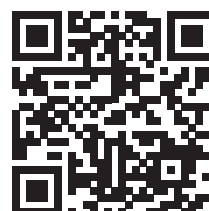
Pokud problémy se spánkem nebo psychickou zátěží přetrvávají, je vhodné obrátit se na odborníka nebo lékaře – krátkodobá pomoc může předejít dlouhodobým problémům.

Závěrem: Bezpečnost začíná u každého z nás

Technologie, postupy i předpisy fungují jen tehdy, když je člověk v kondici je dodržovat. **Odpočinek není luxus, ale pracovní povinnost.** Stejně jako kontrolujeme technický stav vozidel, musíme vnímat i svůj vlastní stav. Péčovat o sebe znamená chránit kolegy, provoz i vlastní profesní odpovědnost. Dbejte o svůj odpočinek, buďte k sobě upřímní a nebojte se včas vyhledat pomoc. Jen odpočatý a soustředěný zaměstnanec je bezpečným pilířem naší společné práce v ČD Cargo.

BÁRA, OLESKA A PEPA

SLEDUJTE NÁS NA FB A IG:



Rozjed' to s ČD Cargo

ŽELEZNIČNÍ VÍKEND NA PLZENECKÉ ŽELEZNICI

Největší dopravní festival na západě Čech!

AREÁL PLZENECKÉ ŽELEZNICE

- Jízdy Plzeňské železnice 600 mm
- Komentované procházky důlních lokomotiv (11:00, 13:00, 15:00)
- Modelové kolejiště HO
- Zahradní železnice G
- Modelová železnice 1:16
- Bojová RC technika
- Historická vozidla
- Prezentační stánky spolků
- Občerstvení
- Dobrovolní hasiči Starý Plzenec (pouze sobota)



Plzeň hl.n. - Starý Plzenec bude spojit historický vlak.

Dopravu mezi areály Plzeňské železnice a nádraží Starý Plzenec budou zajišťovat historické autobusy.

Parkoviště zajištěno na "škvárovém hřišti" v ulici Na Hřišti.

Konvoje historických vozidel mezi areály 10:00, 12:00, 14:00, 16:00.

11. - 12.4.2026

Vstupné dobrovolné
10:00 - 17:00
Andrejšky 838, Starý Plzenec

NÁDRAŽÍ STARÝ PLZENEC

- Parková železnice
- Historická drezína
- Výstava lokomotiv ČD Cargo
- Prezentační vůz ČD Cargo
- Jednotka Panter Arriva
- Tiránci pro nejmenší
- Silniční technika SÚSPK
- Trolejbus a historická vozidla Muzea dopravy
- Občerstvení v "Šukafonu"
- Hasiči Správy železnic (pouze sobota)
- Křest knihy Historie dresin na území Česka - 200 let vynálezu dresiny (sobota, 11:00)
- Okružní jízdy s autobusem RTO (pouze sobota)



Železnice v Mimoně

M

Mimoň a celá oblast východně od České Lípy má za sebou poměrně bohatou železniční historii spojenou s krkolomným procesem vývoje plného zvrátů a mnohdy i omylů.

Od roku 1860 se ze severočeských dolů vozilo uhlí do přístavů na Labi. Zároveň vznikla myšlenka přímého dálkového spojení uhelných dolů s příjemci na Liberecku. Vznikl prvních projektů se datuje kolem roku 1862. Ten konečný pocházel z roku 1865 a navrhoval výstavbu dráhy z Ústí nad Labem do Děčína a dále přes Českou Lípou, Zákupy, Mimoň a Stráž pod Ralskem do Českého Dubu a Hodkovic nad Mohelkou. Z dnešního pohledu je to poměrně zajímavá trasa, která se trošku paradoxně vyhýbá například Jablonnému v Podještědí a ve své podstatě i samotnému Liberci. Důvod je zcela prostý: konsorcium řešící tento projekt patřilo továrníkovi Hartigovi, který v této oblasti vlastnil spoustu průmyslových podniků a statků a pro dopravu zboží nutně potřeboval železnici. 16. listopadu 1865 byla na tento projekt vydána koncese a stavba mohla začít. Jenže společnost UTD potřebovala také prodloužit svou trať z Teplic do Duchcova, Bíliny, Mostu a Chomutova, resp. se potřebovala dostat „za uhlím“, což pro ni byla priorita její existence. Obchod s uhlím byl přece jen příliš velký byznys a konkurence rychlá, a proto bylo více než žádoucí určit priority, mezi které oblast Mimoně nepatřila. Peníze tedy UTD investovala jinde a hrabě Hartig nebyl bez podpory společnosti UTD schopen stavbu 98 km dlouhé trati za 15 milionů zlatých zrealizovat.

Později na scénu přicházejí další projekty. Například konsorcium Schwarzenberg & Tschinkel

s projektem na výstavbu tratě z Ústecka směrem Česká Lípa, Zákupy, Cvikov, Jablonné a Žitava. Plány na připojení Mimoně k železniční síti tak opět padají. Proti tomu se ostře postavil továrník Hartig se svým konsorciem, který důrazně prosazuje výstavbu dráhy z Postoloprta do Hodkovic nad Mohelkou. Schwarzenberg proto mění původní trasu z České Lípy do Žitavy na variantu Česká Lípa – Hodkovice nad Mohelkou s odbočkou do Žitavy. Tento návrh má větší podporu Vídně a získává v říjnu roku 1872 koncesi ke stavbě. Bohužel přichází rok 1873 a krach na Vídeňské burze.

V roce 1880 vyšel nový říšský zákon o místních (lokálních) drahách slibující velkou státní podporu pro stavbu jednodušších finančně méně náročných železnic. Zaniklé projekty se opět vrací na scénu a s mnohem větší podporou a razancí, mezi nimi i projekt z roku 1871 na výstavbu tratě Česká Lípa – Zákupy – Mimoň – Stráž pod Ralskem – Osečná – Český Dub – Hodkovice nad Mohelkou. Další projekt přichází přímo z Liberce a pojednává o trase: Louny (původně Postoloprty) – Litoměřice – Česká Lípa – Zákupy – Mimoň – Jablonné v Podještědí – Liberec. Bohužel to bylo poměrně „velké sousto“. Z celého plánu se nakonec realizovala pouze jednodušší stavba místní dráhy z České Lípy do Mimoně na dnešní dolní nebo staré nádraží. Její stavbu a následný provoz zajistila Rakouská společnost místních drah (ÖLEG). Pokud by bylo dosaženo původně plánovaných Hodkovic nad Mohelkou a napojení na další dráhu, šlo by o statut tzv. dráhy spojovací a tím pádem bylo potřebné mnohem větší finanční krytí, kterého se zde nedostávalo. Ve své podstatě nemalá města Stráž pod Ralskem a Český Dub, stejně jako středisková obec Osečná, tímto definitivně přišla



Snímek vlečkového vlaku na původní dráze na staré nádraží v Mimoně. Na pozadí vidíme dominantu této oblasti – zříceninu hradu Ralsko na stejnojmenném vrchu. Nově obnovená vlečka u původního letiště kapacitně umožňuje nakládku ucelených souprav vozů Giga Wood.



Obsluha vlečky DIAMO Stráž pod Ralskem – přístavba nástaveb ložených kaly z ostravských lagun.

FOTO: JAKUB DVOŘÁK

o možnost napojení na železnici. I když s tou Stráží pod Ralskem to není tak úplně pravda, ale o tom až na samém konci vyprávění. Naopak Mimoň se po letech čekání konečně dočkala a 1. listopadu 1883 v 10:00 hod přijel na mimoňské staré nádraží první oficiální vlak z České Lípy. Původní nadšení z nové železnice po čase vystřídala tvrdá realita. Naplno se ukázala krátkozrakost realizace pouze části projektu proti původním plánům. Malá vytiženost tratě, ztrátovost a provozovatel trati společnost ÖLEG tak vyčísly první ztráty. 1. června 1887 převzaly provoz Rakouské státní dráhy (KkStB) a k 31. květnu 1893 převzala státní správa trať jako takovou. Novým majitelem se roku 1898 stala dobře známá společnost Ústecko-teplické dráhy (ATE). Společnosti však vadí „lokálový“ charakter dráhy a její směřování „do dolní Mimoně“, jež neodpovídá potenciálu přeprav uhlí na Liberecko. A tak přichází nový projekt, který zahrnuje rekonstrukci lokálky anebo jako druhou variantu vybudování přeložky, ve své podstatě nové tratě přes Zákupy, Kamenici do Brniště. Navrhovaná trasa byla v létě roku 1898 společností ATE skutečně schválena a Mimoně hrozilo reálné nebezpečí, že zůstane bez hlavního železničního tahu s nejistou budoucností „torza“ dráhy.

V roce 1898 přichází opět hrabě Hartig a tehdejší starosta Mimoně Anton Max, kterým se nakonec podaří dotlačit tehdejší poslaneckou sněmovnu k zamítnutí projektu. Nicméně další boj o železnici v Mimoně pokračuje s neméně intenzitou, protože všem je jasné, že Mimoň nemůže dopadnout jako sousední Stráž pod Ralskem nebo Český Dub. Boj zdejších „pánů“ z Mimoně se přesouvá až do Vídně, kde je dne 19. června 1899 definitivně dobojováno. Asi netřeba říkat jak, protože víme, že Mimoň svou železnici má.

Výnos č. 13147 definitivně stanovil trasu přes Mimoň. Společnost UTD tak převzala a opravila lokální trať Česká Lípa – Mimoň. Kritizovaná objížďka celé Mimoně přes původní staré nádraží byla vyřešena novou stavbou začínající

na samém okraji města a následným vybudováním nové stanice ležící na dohled od původní dráhy. 29. dubna 1899 byla definitivně ukončena osobní doprava na staré (dolní) nádraží a trať se proměnila na vlečku. 16. září 1900 se oficiálně otevřelo nové (horní) nádraží v Mimoně a zároveň pokračovala stavba dráhy směr Brniště, Jablonné v Podještědí a Liberec.

Zde by článek mohl končit, kdyby... V šedesátých letech 20. století přichází těžba uranu v oblasti Stráže pod Ralskem. Železnice v dolní části Mimoně se tak stává důležitým bodem pro nakládku vytěžené suroviny, avšak pouze do doby vybudování železniční vlečky z Brniště do Stráže pod Ralskem. V roce 1968 přichází vojska Varšavské smlouvy a okupace ČR, čímž vzniká poměrně známý vojenský prostor Ralsko, a tak železnice na staré nádraží opět ožívá v podobě vojenských přeprav a přeprav pohonných hmot. Ve své podstatě se vrací i neveřejné vlaky s přepravou cestujících, resp. vojáků. Ve stínu této nechtěné slávy probíhají i další přepravy z dolní Mimoně, ať už jde o dřevo, obilniny a jiné komodity. Rok 1991 je ve znamení odchodu ruských vojsk a rušný provoz na železniční vlečce v dolní Mimoně slábne, ale nezaniká. Trvalou staniční zálohu v podobě stroje T 466.0 vystřídá občasná jízda vlečkového nákladního vlaku na silo nebo na zdejší pilu, kde provoz utichne někdy v letech 2013–2014, aby v roce 2022 byl zase obnoven, byť jen na několik málo měsíců. A zde se objevuje další kdyby...

Zatímco na jedné straně byla železniční vlečka na staré nádraží obnovena, na straně druhé sílí tlaky na její zrušení. Tlak města nakonec vyústil v poněkud zajímavé řešení. Aby se zamezilo jízdám nákladních automobilů se dřevem přes město na horní nádraží, byla vojenskými lesy obnovena původní vlečka směr letiště, která tak nahradila vlečku na starém nádraží. Tím byl jeho osud tentokrát už opravdu definitivně zpečetěn.

(s použitím různých dostupných historických zdrojů)

TEXT A NEOZNAČENÉ FOTO: NT



Lokomotiva 742.332 přistavuje vozy na nakládku dřeva na vlečku vojenských lesů na starém nádraží v Mimoně. Stroj se tak dostal téměř na konec původní lokálky do Mimoně.



Pohled na stanici Mimoň (horní nádraží), kterou právě projíždí dvojice „bizonů“ řady 753.6 ČD Cargo se zásilkami do Brniště, na vlečku Diama Stráž pod Ralskem.