Magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

10/2026

Cargovák

Úvodní sloupek

Blíží se nový obchodní rok

Podzim je nejen v našem oboru obdobím, kdy se vedle každodenního provozu stále více díváme dopředu. Blíží se nový obchodní rok a s ním také jednání, která rozhodnou o tom, jak bude vypadat spolupráce se zákazníky v následujících měsících. Zatímco letošní výsledky dávají důvod k opatrnému optimismu a potvrzují, že ČD Cargo dokáže obstát i v náročných tržních podmínkách, dobře víme, že to nejtěžší nás možná teprve čeká.

Trh nákladní dopravy zůstává pod silným tlakem. Náklady napříč odvětvím rostou a tento trend bude pokračovat i v příštím roce. Vedle cen energií nebo nákladů na údržbu či financování se do hospodaření promítnou také vyšší personální náklady. Vnímáme to jako nezbytnou součást odpovědného přístupu k našim zaměstnancům, jejichž práce a odbornost jsou pro fungování společnosti klíčové. Chceme i nadále vytvářet podmínky, které budou odpovídat náročnosti profesí v železniční nákladní dopravě a pomohou nám udržet vysokou úroveň poskytovaných služeb.

Nadcházející obchodní jednání proto nebudou jednoduchá. Naším cílem není pouze promítnout rostoucí náklady do obchodních podmínek, ale především hledat s partnery taková řešení, která budou dlouhodobě férová a udržitelná pro obě strany. Jen ekonomicky stabilní dopravce může svým zákazníkům poskytovat služby v kvalitě, kterou od něj očekávají.

Do nového obchodního roku tak vstupujeme s vědomím výzev, které jsou před námi, ale také s přesvědčením, že díky profesionálním zaměstnancům, důvěře zákazníků a odpovědnému přístupu dokážeme najít cestu k dalšímu úspěšnému období.

MICHAL ROH

Obsah

Veletrh InnoTrans 2026

04 Berlínské výstaviště hostilo v září další ročník veletrhu železniční techniky InnoTrans. Kromě celé řady jednotek pro osobní dopravu – dálkovou i příměstskou – zde byla odprezentována i řada lokomotiv, pracovních strojů a nákladních vozů. Představila se zde například lokomotiva Stadler EURO DuFour pro SBB Cargo.



Schafbergbahn

06 Říjnový cestopis nás zavede k našim jižním sousedům do Rakouska a svezeme se v něm po nejstrmější rakouské ozubnicové dráze. Z vrcholu Schafberg se pak naskýtají nádherné výhledy na trojici jezer – Wolfgangsee, Mondsee a Attersee.





Posázavský Pacifik patří k nejkrásnějším a nejromantičtějším tratím České republiky. *Krajina, kterou prochází, má převážně rekreační charakter, proto případné nákladní vlaky, zejména na tzv. Dolním Pacifiku mezi Vraným nad Vltavou a Čerčany, patří mezi železničními fotografy k cenným úlovkům. Jedním ze zákazníků, který na této trati využívá služeb železnice, je lom Krhanice patřící firmě Kámen Zbraslav. Na jeho vlečce byla naložena souprava 12 „sypáků", kterou 15. října 2026 odpoledne odvezlo dvojče 742.787 + 742.790 do Prahy-Libně. Jaroslav Měřínský zachytil vlak Mn 52752 u známé 20 m vysoké Pikovické jehly.*

Do nové role vstupuji s pokorou

Říká Josef Medek, nový ředitel odboru interního auditu a compliance. Svojí funkce se ujal po odchodu dosavadní „šéfa" Tomáše Pauluse. V následujícím rozhovoru nám přiblíží své představy o činnosti odboru.



Ing. Josef Medek, CIA, CISA FOTO: ARCHIV ČD CARGO

S jakými předsevzetími jste se ujal nové funkce ředitele odboru interního auditu? V čem chcete navázat na svého předchůdce a kde plánujete změny?
Do nové role vstupuji s pokorou, ale také s odhodláním posouvat interní audit dál. Rád bych navázal na profesionalitu a dobrou pověst odboru, kterou vybudoval můj předchůdce. Zároveň chci, aby byl audit vnímán nejen jako kontrolní, ale především jako partnerská funkce, která pomáhá odhalovat rizika, hledat příležitosti ke zlepšení a podporovat kvalitní řízení společnosti. Blízká jsou mi také témata governance a interní komunikace, protože právě ta často rozhodují o tom, jak úspěšně organizace funguje.

Existuje oblast, kterou byste chtěl v prvním roce svého působení prověřit osobně a proč právě ta?
Vedle tradičních auditních témat bych se rád zaměřil na již zmíněnou oblast governance a interní komunikace. Na první pohled se může zdát, že jde o „měkká" témata, ale moje zkušenost je taková, že právě zde často vznikají příčiny problémů, které se později projeví v provozu nebo ekonomických výsledcích. Když lidé vědí, za co odpovídají, a informace se dostávají ve správný čas ke správným lidem, funguje firma jednoduše lépe.

Kde podle vás bývá ve velkých společnostech nejčastější rozpor mezi formálně nastavenými procesy a jejich skutečným fungováním v praxi?
Nejčastěji tam, kde se dlouhodobě zaběhnuté postupy postupně přizpůsobují každodenní realitě. Procesy bývají dobře nastavené, ale praxe si někdy najde vlastní cesty. Nemyslím si však, že je úkolem auditu jen hledat chyby. Důležité je pochopit, proč k odchylkám dochází, a zjistit, zda by nebylo vhodné upravit samotný proces tak, aby lépe odpovídal realitě.

Co byste chtěl, aby si management ČD Cargo po každém auditu odnesl především: větší jistotu, nové poznatky, nebo impuls ke změně?
Ideálně všechno dohromady. Pokud audit potvrdí, že věci fungují správně, měl by přinést jistotu. Pokud odhalí nová rizika nebo souvislosti, přináší nové poznatky. A tam, kde je prostor ke zlepšení, by měl být impulsem ke změně. Osobně bych byl ale nejraději, kdyby management audit vnímal jako důvěryhodného partnera, který pomáhá společnosti být silnější, efektivnější a připravenější na budoucí výzvy.

Díky za rozhovor
MICHAL ROH

Fotosoutěž ČD Cargo má své vítěze

Letošního ročníku Fotosoutěže ČD Cargo se zúčastnilo 144 fotografů, kteří nám zaslali přes 1 100 fotografií našich vlaků z celé Evropy. Výběr tedy opět nebyl jednoduchý, neboť kvalita snímků se stále zlepšuje.

V silné konkurenci obsadil 1. příčku Lukáš Růžička se snímkem retro „laminátky" 230.001 v údolí Sázavy, druhé místo patří Jirkovi Petrákovi za fotografii „elektroniků" s cisternami před tunelem v Sychrově. Na třetím místě se umístil Marek Šuma, který zdokumentoval jízdu prázdné soupravy k nakládce uhlí. Výherci se mohou těšit na zajímavé ceny. Již tradičně jsme se menšími balíčky reklamních předmětů rozhodli ocenit i fotografy na dalších místech. To 4. patří Davidu Stanovskému za zimní fotografii z Jeseníků, 5. místo patří Jaroslavu Měřínskému a jeho retro „laminátce" 230.061 na vlaku z Plzně do Českých Budějovic a na poslední hodnocené pozici se umístil Petr Malý a jeho „manipulák" v Rynoltictích.
Děkujeme účastníkům za jejich fotografie. Řada z nich se objeví ve stolním kalendáři ČD Cargo na rok 2027, který samozřejmě autoři fotografií obdrží. Ještě jednou díky všem a zachovejte nám přízeň ☺.

MICHAL ROH













Téměř tisíc hlasů: Co nám řekla zaměstnanecká anketa

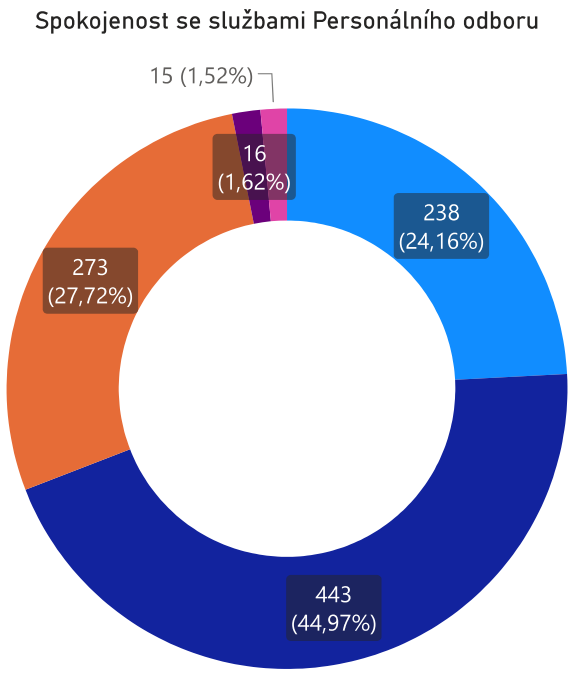
V rámci interního auditu personálního odboru jsme oslovili zaměstnance napříč naší společností a požádali je o zpětnou vazbu na služby poskytované personálním odborem. Velmi nás potěšilo, že si na vyplnění dotazníku našlo čas téměř tisíc kolegů. Takto vysoká účast nám poskytla cenný pohled na to, jak jsou služby tohoto odboru vnímány v každodenní praxi.

Úvodem bychom rádi zdůraznili, že většina respondentů (cca 70 %) hodnotí činnost personálního odboru pozitivně, což ukazuje úvodní souhrnný koláčový graf. Současně však anketa potvrdila, že je stále na čem pracovat. Vedle mnoha pochval se objevily také podněty ke zlepšení a konkrétní zkušenosti zaměstnanců, které stojí za pozornost.
Je důležité zmínit, že při sběru odpovědí nebyla zaznamenávána identita respondentů. Přesto bylo z některých komentářů patrné, že část kolegů měla obavy z možného odhalení a při odpovídání volila spíše opatrný přístup. Na druhé straně anonymita vedla v několika případech i k tomu, že se v odpovědích objevily nevhodné, vulgární či prvoplánově „vtipné" komentáře. Takové příspěvky sice mohou vyvolat pozornost, ale nepřispívají ke konstruktivní diskusi ani ke společnému úsilí o řešení problémů a zlepšování pracovního prostředí.

Respondenti ankety

Na jaké pozici ve společnosti pracujete?	Počet
THP – specialista GŘ / OPT/ OPŘ / SOKV / ŘLČ/ ŘP ČT	352
Provoz / opravárenství (např. zaměstnanec posunu, vozmistr, svářeč, opravář KV, elektromechanik apod.)	340
Strojvedoucí (i instruktoři, flexi apod.)	173
Vedoucí oddělení/Vedoucí skupiny	68
Dozorčí	31
Ředitel odboru / OPŘ / SOKV / ŘP ČT / OPT / ŘLČ	18
Jiné	3
Celkem	**985**

Nejvíce odpovědí bylo od administrativních pracovníků na GŘ a zaměstnanců v provozu a opravárenství, třetí nejvýznamnější skupinou respondentů byli strojvedoucí.



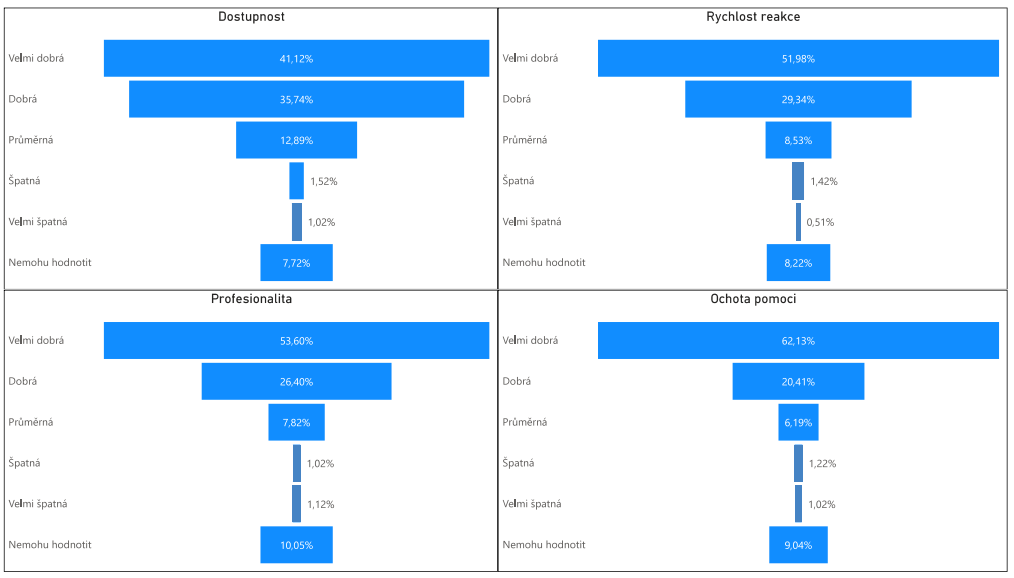
Téměř tři čtvrtiny odpovědí hodnotily Personální odbor pozitivně.

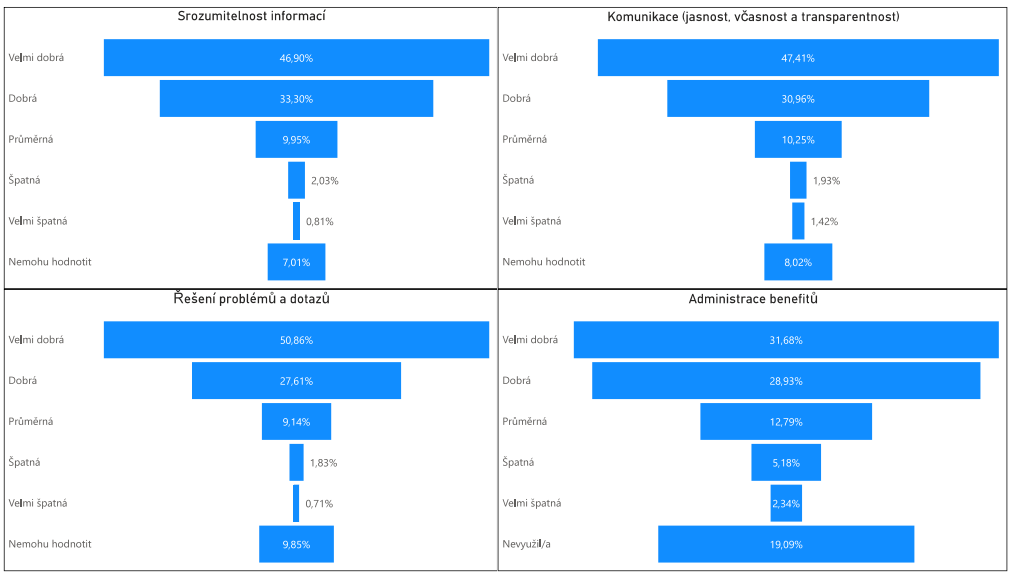
Komentář k dílčím výsledkům

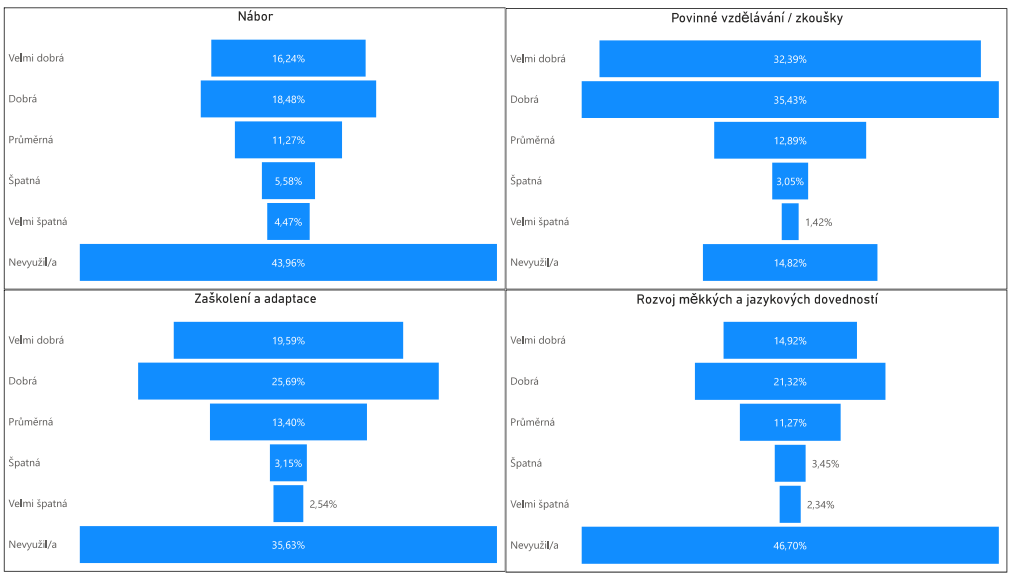
Když vnímáme celkově pozitivní hodnocení v 70 % jako průměr, tak najdeme u některých dílčích zkoumaných oblastí hodnocení nadprůměrné.
Respondenti oceňovali zejména dostupnost, ochotu pomoci, profesionalitu pracovníků, poskytované benefity i podporu při řešení personálních záležitostí. Řada respondentů vyzdvihla rychlost reakcí a osobní přístup pracovníků HR. Další pozitivně hodnocenou oblastí byla kvalita komunikace, srozumitelnost poskytovaných informací a řešení problémů a dotazů.
Zajímavý výsledek ukázaly následující oblasti – administrace benefitů, povinné vzdělávání a zkoušky, nábor, zaškolení a adaptace, administrativní podpora, rozvoj měkkých dovedností a nástroje hodnocení zaměstnanců – totiž, že tyto služby, pokud je Personální odbor poskytuje, značná část respondentů nevyužívá, a proto oblast nehodnotili.
Ostatní, kteří zkušenost zřejmě mají, hodnotili pozitivně oblast administrace benefitů a administrativní podporu. Ne zcela excelentně byla hodnocena oblast povinné vzdělávání a zkoušky. Ve srovnání s ostatními dosáhly nejslabších výsledků oblasti nábor, zaškolení a adaptace, rozvoj měkkých dovedností zaměstnance, nástroje hodnocení zaměstnanců (v tomto případě působí spíše jejich nepřítomnost).
Obdobného výsledku dosáhla zkoumaná oblast funkce a uživatelská přívětivost portálu zaměstnanců, s tím mají zkušenost téměř všichni respondenti.
Stále při interpretaci výsledků máme na paměti to, co je vidět z vytvořených grafů, že uvedené „nejslabší výsledky" znamenají negativní hodnocení do 10 % respondentů. Hodnocení bylo tedy pozitivní, ale rovněž poukazuje na oblasti, kterým by se prioritně mělo věnovat zvýšené úsilí.

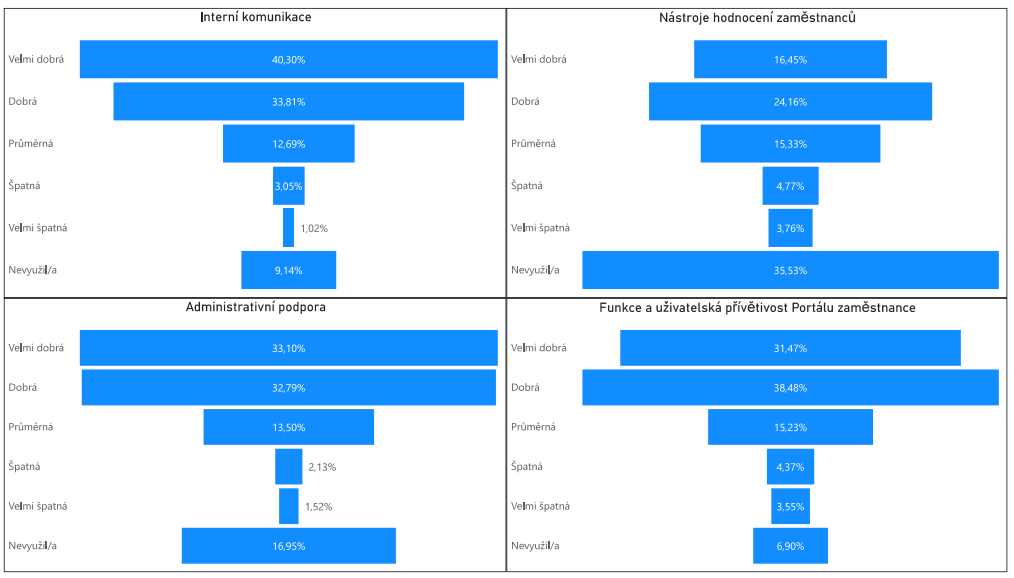
Anketu vnímáme nejen jako hodnocení současného stavu, ale především jako důležitý zdroj námětů pro další rozvoj. Personální odbor v současné době připravuje strategii pro následující roky a zpětná vazba získaná od zaměstnanců může být jedním z významných zdrojů inspirace. Výsledky ankety jsou poskytnuty Personálnímu odboru, aby tam, kde to bude vhodné a přínosné, mohli jednotlivé podněty zohlednit při nastavování budoucích priorit a aktivit.
Děkujeme všem kolegyním a kolegům, kteří se do ankety zapojili. Každá věcná připomínka, konstruktivní kritika i pochvala pomáhá lépe porozumět potřebám zaměstnanců a společně vytvářet lepší pracovní prostředí pro nás všechny.

PETR HRON









InnoTrans 2026

Letošní zářijový veletrh InnoTrans se konal ve dnech 22. – 25. září, jakožto vrcholná událost nejen evropské, ale i světové železniční branže. Tento fakt potvrzují i statistky: Veletrhu, který zaujímal plochu 119 767 m² se zúčastnilo 3 190 vystavovatelů (oproti 2 940 v roce 2024) z 59 zemí, stejně jako v roce 2024. Vystaveno bylo 113 vozidel včetně dvou autobusů, což je výrazný pokles proti roku 2024, kdy tento počet byl 144/11, a navštívilo ho 175 591 návštěvníků z řad odborné i laické veřejnosti, což je naopak výrazný nárůst proti předchozímu ročníku, kdy návštěvníků bylo „jen" 137 403 návštěvníků. Veletrh jako vždy pokrýval celé spektrum produktů a technologií jakkoli souvisejících s kolejovou dopravou, městskou i železniční. My si nyní přiblížíme vystavené lokomotivy a nákladní vozy.



Lokomotiva Siemens Vectron X

Co se týče lokomotiv, tak se zde konala světová premiéra nové generace lokomotivní platformy Vectron X. Siemens ji prezentuje jako svou první „software-defined locomotive", s důrazem na digitalizaci, diagnostiku a další rozvoj funkcí prostřednictvím softwaru. Vystaveny byly dva stroje, z čehož jeden byl DualMode už ve variantě 15 kV/25 kV, která je schvalována i v ČR. Firma Stadler je stále významnějším hráčem na poli lokomotiv, což potvrdila vystavením nové čtyřnápravové vícesystémové nákladní lokomotivy Stadler EURO DuFour pro SBB Cargo, tedy primárně pro nákladní dopravu. Konstrukce má snížit energetickou spotřebu i opotřebení kolejnic; část lokomotiv bude vybavena bateriovým modulem Last Mile. Tradičnějším výrobcem elektrických lokomotiv je Alstom, který zde představil novou generaci vícesystémových lokomotiv Traxx Universal, prezentované ve variantách pro Railpool a Captrain s možností Last Mile. Novou generací polské elektrické lokomotivy vybavené bateriovým modulem Last Mile byla PESA Gama 3.0 304Eb. Firma Vossloh vystavila svojí novou lokomotivu Modula BDD pro DB Cargo. Jde o dvouzdrojovou lokomotivu určenou především pro posun a lehkou nákladní dopravu. Označení BDD vyjadřuje konfiguraci pohonu, která je u provedení DB Cargo založena na kombinaci akumulátorového elektrického pohonu a spalovacího motoru, přičemž dieselový motor může používat HVO. V této konfiguraci tedy lokomotiva není běžnou elektrickou lokomotivou odebírající proud z troleje, avšak konstrukce platformy umožňuje doplnění sběrače a napájení z troleje. Čínský výrobce CRRC představil vodíkovou hybridní lokomotivu 2 MW Hydrogen Hybrid kombinující palivové články a trakční baterie s výkonem přibližně 2 000 kW. V neposlední řadě opět nesmíme zapomenout na českého výrobce, v tomto případě CZ LOKO. Ten zde vystavoval dvouzdrojovou lokomotivu DualShunter 2000 určenou pro posunovací i traťovou službu. Vystavený stroj byl prvním exemplářem pro EVM Rail.

Expozice nákladních vozů ukázala klasické plošinové, intermodální, otevřené, výsypné, kryté a cisternové vozy i konstrukce připravené pro digitální automatické spřáhlo (DAC), telematiku a elektrické ovládání. Dosti neobvyklým exponátem byl letos vůz řady Samms z produkce Tatravagónky Poprad. Jde o doklad měnící se politické a bezpečnostní situace v Evropě, neboť jde o vozidlo primárně určené pro vojenské účely. Pro Ozbrojené síly Slovenské republiky vyrobila v roce 2024 Tatravagónka Poprad sérii třinácti šestinápravových plošinových vozů řady Samms určených především k přepravě těžké kolové a pásové vojenské techniky. Zakázka byla realizována prostřednictvím NATO Support and Procurement Agency (NSPA) a první dva vozy byly předány v Popradu 20. června 2024 a do konce roku byla dokončena celá série. Vystavený vůz nese označení držitele SK-OSSR 33 56 4860 000-5 Samms. Konstrukčně jde o robustní plošinový vůz se



Vůz Ozbrojených sil Slovenské republiky řady Samms



Vůz TVPTAINER® COILBOX™ určený pro přepravy svitků plechu

dvěma třínápravovými podvozky, standardním rozchodem 1 435 mm a nejvyšší celkovou hmotností přibližně 135 t, přičemž Tatravagónka ve výroční zprávě uvádí nosnost 104 t. Konstrukce umožňuje nakládku těžké techniky z rampy i pomocí zdvihacích prostředků a vozy jsou připraveny také pro budoucí montáž digitálního automatického spřáhla (DAC). Obdobnou konstrukcí je šestinápravový univerzální plošinový vůz Sagmms pro DB Cargo s nosností přibližně 101 t a maximální celkovou hmotností 135 t. Je určen pro hutní výrobky i těžká kolová a pásová vozidla, ale je vhodný i pro kontejnery a výměnné nástavby. Dalšími vozy z produkce Tatravagónky byl vůz R(e)ns pro SBB Cargo, moderní čtyřnápravový plošinový vůz s klanicemi a sklopnými bočnicemi, s nosností přibližně 66,8 t. SBB Cargo objednalo 570 kusů; konstrukce je připravena pro budoucí DAC, e-Shimmns, (krytý vůz) pro svitky plechu a současně demonstrátor digitálního nákladního vozu. Elektricky ovládaná plachta a podpěry nákladu mohou být řízeny vzdáleně; senzory kontrolují polohu svitků a mohou upozornit na nesymetrické naložení. Dále to byly čtyřnápravový cisternový vůz řady Zags pro LPG s objemem přibližně 117 m³, (vystavený vůz) byl vybaven automatickým spřáhlem Voith a telematickým systémem, speciální plošinový vůz řady Rlnps pro přepravu pražců, kolejových polí a kontejnerů se štěrkem, po kolejnicích na voze se může pohybovat portálový jeřáb a konstrukce umožňuje několik konfigurací nástaveb, nebo modulární čtyřnápravová platforma pro výměnné speciální nástavby, například mobilní dílny a zařízení pro údržbu infrastruktury. Jako náklad na voze byl prezentován dvacetistopý multimodální kontejner TVPTAINER® COILBOX™ pro svitky plechu se třemi sklopnými loži, po jejichž sklopení vzniká rovná podlaha využitelná i pro jiné zboží, což pomáhá omezovat prázdné zpětné jízdy. Zajímavým exponátem byl intermodální FFA 2×40' výrobce Greenbrier pro britský trh, přizpůsobený tamnímu průjezdnému profilu. Tentýž výrobce představil ještě vozy Eanos 85 m³, což je nová konstrukce velkoobjemového čtyřnápravového vysokostěnného vozu pro široké spektrum sypkých a kusových nákladů, Falns 60 m³ a Facnps 48 m³, výsypné vozy pro sypké materiály a Falns, nová konstrukce s objemem kolem 60 m³, Facnps, zaměřený zejména na kamenivo a stavební materiály a Shimmns, krytý vůz pro přepravu svitků ocelového plechu. Bohatě byli letos zastoupeni turečtí výrobci, kromě dominujícího GÖKRAILu to byly ještě firmy TÜRASAŞ, Winton Industries a VA-KO Vagon. Nesmíme zapomenout na prototyp železničního cisternového vozu určeného pro přepravu zkapalněného oxidu uhličitého (LCO_2), což by mohla být přepravovaná komodita budoucnosti v souvislosti s rozvojem logistických řetězců CCS a CCUS. Výrobcem vozu je polská společnost CHEMET S.A. Na závěr opět nesmíme vynechat českého výrobce nákladních železničních vozů, firmu NYMWAG CS z Nymburka, která patřila k významným vystavovatelům. Na venkovní ploše představila tři kompletní nákladní vozy rozdílného určení – cisternový, výsypný a univerzální plošinový vůz. Prvním byl čtyřnápravový cisternový vůz s nerezovou nádrží řady Zacns o objemu přibližně 41 m³ určený pro přepravu chemických látek a dalších nákladů vyžadujících nerezové provedení nádrže. Druhým byl čtyřnápravový samočinně výsypný vůz řady Faccn(pp)s o objemu přibližně 48 m³ pro přepravu sypkých materiálů. Posledním byl univerzální čtyřnápravový plošinový vůz s klanicemi a sklopnými bočnicemi řady Rens vhodný pro širokoé spektrum nákladů, například stavební materiály, hutní výrobky, dřevo, kolejnice nebo pražce.



Vůz pro přepravu zkapalněného oxidu uhličitého (LCO_2) CHEMET S.A.



Intermodální vůz řady Sgns nesoucí dva speciální 25stopé kontejnery pro sypké materiály turecké firmy GÖKRAIL

InnoTrans 2026 ukázal několik souběžných trendů – bateriovou a vodíkovou trakci jako alternativu dieselu na neelektrizovaných tratích, další rozvoj vícesystémových a digitálně řízených lokomotiv, obnovený zájem o noční dopravu a rostoucí automatizaci údržby infrastruktury. U nákladních vozů je patrný posun od čistě mechanického vozidla k digitálně vybavenému prvku logistického systému. Klíčovými tématy jsou DAC, elektrická energie na voze, telematika, automatická diagnostika, kontrola nákladu, modularita a snaha o omezení prázdných jízd.

TEXT A FOTO: MARTIN BOHÁČ

Inspirativní HRrrrZóna

Zpětná vazba, kterou jde poslouchat



Kritika má u nás jednu vlastnost navíc: člověk, kterému ji dnes vyslovíte, s vámi zítra zase nastoupí na směnu nebo sedí o dveře dál. To mění všechno. Nejde o hodnoticí pohovor jednou ročně, ale o vztah, ve kterém se spolu musíte domluvit i zítra ráno.

Většina rad o zpětné vazbě vznikla tam, kde se lidé potkají na poradě a pak jde každý k sobě. U nás to tak nechodí. Ať už jde o jednu kabinu, dílnu, tříčlennou partu nebo kancelář, kde spolu čtyři lidé sdílejí místnost roky, nevyslovená výtka se v malém kolektivu nerozplyne, jen zhoustne. O to víc se vyplatí vědět, jak ji podat.

Popište, co se stalo, ne jaký ten člověk je

Nejčastější chyba nemá nic společného s tvrdostí nebo měkkostí. Je v tom, že místo popisu situace vyslovíme diagnózu. „Jsi nepořádný" je diagnóza, na kterou se dá reagovat jedině obranou, protože zpochybňuje člověka jako takového. Popis konkrétní události s konkrétním dopadem otevírá věcný rozhovor, protože mluví o jednom dni, ne o povaze.

Rozdíl vypadá jako slovíčkaření, ale není. Co jsem zač, změnit neumím. Co jsem udělal, změnit můžu.

A hlavně to nechte v jednotném čísle. Věta „všichni si toho všimli" promění rozhovor mezi dvěma lidmi v soud, kde jeden stojí sám proti kolektivu.

Zeptejte se dřív, než začnete vysvětlovat

Tohle je moment, který rozhoduje o celém rozhovoru. Než přejdete k tomu, jak to má vypadat správně, položte jednu otázku: co tě k tomu vedlo?

Odpověď bývá jiná, než jste čekali. Za tím, co zvenčí vypadá jako nedbalost, se často skrývá porouchaný přístroj, nesrozumitelný pokyn nebo chybějící informace z předchozí směny. Pokud se nezeptáte, dozvíte se to buď později, nebo nikdy. A přijdete o to nejcennější, co vám kritika přináší: informaci o tom, kde nefunguje systém. Lidé, kteří tu práci dělají každý den, obvykle vědí, kde to skřípe. Jen se jich nikdo neptá způsobem, který by je nenutil se hájit.

Jedna věc, ne seznam

Máte-li na srdci čtyři výhrady, vyberte jednu. Z delšího výčtu si člověk odnese jen pocit, že dělá všechno špatně. Zbytek počká na jindy, případně se vyřeší sám, až se srovná ta hlavní věc.

Stejně tak zapomeňte na sendvič, tedy pochvalu, výtku a zase pochvalu. Lidé ho rozpoznají po druhém použití a naučí se, že po každém uznání přijde rána. Tím se znehodnotí i poctivé ocenění.

Tři věty, které rozhovor zabijí

- **„Všichni si toho všimli."** Ze dvou lidí rázem udělá jednoho proti všem.
- **„Ty jsi prostě takový."** Povahu nikdo změnit nemůže, jednání ano.
- **„Jinak to děláš dobře, ale..."** Po druhém použití čeká člověk ránu po každé pochvale.

Načasování a publikum

Před ostatními ne. V afektu ne. Po dvanáctihodinové směně, kdy někdo myslí na cestu domů, ani v den uzávěrky, kdy druhý hasí termín, taky ne. Ale ani za tři týdny, protože to už si nikdo nevybaví detaily.

Ideální okno bývá krátké a nenápadné: chvíli po události, mezi čtyřma očima, klidně vestoje u vozu nebo cestou od kávovaru. Formální rámec dodá věci váhu, kterou nemá. A pokud si někoho přece jen zavoláte, měl by vědět proč. Věta „stav se za mnou" bez vysvětlení dokáže zkazit celou směnu i celé dopoledne.

U bezpečnosti platí jedna výjimka. Nebezpečné jednání se zastavuje okamžitě a bez ohledu na to, kdo stojí opodál. Rozhovor o příčinách přijde na řadu až potom. A právě u něj se ptát vyplatí nejvíc: čím tvrději se zachází s tím, kdo chybu udělal, tím méně se firma dozví o chybách, které se teprve stanou. Mimo provoz to platí stejně. Přiznaný omyl v podkladech se dá opravit, zatajený se zopakuje.

A pochvala?

Je to stejný nástroj, jen se u nás skoro nepoužívá, v provozu i v kancelářích. Čím konkrétnější, tím účinnější. „Dobrá práce" nesděluje nic. Pojmenovaná situace sděluje, že se někdo dívá a rozumí tomu, co vidí. Lidé odcházejí z firem, kde si jich nikdo nevšímá, mnohem častěji než z firem, kde to občas schytají.

Druhá strana: jak ji přijmout

První reakce na kritiku není povahová slabost, ale tělesná odpověď. Zrychlí se tep, zúží pozornost, protiargument naskočí dřív, než druhý dokončí větu. Stane se to každému.

Proto se vyplatí koupit si čas. Věta „díky, promyslím si to a vrátím se k tomu" není ústup, je to profesionalita. Za dvě hodiny často zjistíte, že vás rozčílil tón, ne obsah, a to jsou dvě různé věci. Pak se ptejte na příklad. Když někdo řekne, že s vámi není řeč, poproste ho o situaci, kdy to tak bylo. Buď ji najde a vy máte s čím pracovat, nebo se ukáže, že šlo o náladu.

A poslední věc: to, co slyšíte, je informace o tom, jak něco na druhého působilo. Není to rozsudek a nemusíte to přijmout celé. Pozornost si ale zaslouží chvíle, kdy stejnou věc slyšíte potřetí od třetího člověka.

Čtyři věty, které pomáhají

- **„Ve čtvrtek se stalo tohle a mělo to tenhle dopad."** (místo „ty pořád...")
- **„Co tě k tomu vedlo?"** (místo „proč jsi to udělal?")
- **„Co ode mě potřebuješ, aby to příště šlo líp?"**
- **„Díky, promyslím si to."** (když kritiku dostáváte vy)

Směrem nahoru to platí taky

Nejtěžší je říct něco vlastnímu nadřízenému. Pomáhá jediné: mluvit o dopadu na práci, ne o člověku. A pokud vedete lidi vy, ptejte se jednou za čas sami: co ode mě potřebuješ, abys svoji práci mohl dělat líp? Odpověď přijde, až si lidé ověří, že se po ní nic zlého nestalo.

Žádná z těch rad není technika a nic z toho nefunguje pokaždé. Jde jen o rozhodnutí říct druhému, co vidíte, a nechat ho odpovědět dřív, než si uděláte závěr. Bývá to na pár minut a většinou je to nepříjemné. Pořád je to ale užitečnější než mlčení, které v malém kolektivu nikam nezmizí. A tomu druhému zítra zase podáte ruku, na směně nebo na chodbě. Tak ať se nám ty rozhovory daří. Nemusí se povést všechny, stačí, když jich bude víc než těch nevyslovených.

BÁRA A OLESKA

SLEDUJTE NÁS NA FB A IG:

Rozjeď to s ČD Cargo



VPN Family naděluje data i zábavu!

Vyberte si datový balíček a užijte si KUKI.TV

Chcete být online na horách, na chalupě nebo při cestování po ČR a EU bez hledání Wi-Fi? Objednejte si k mobilním hlasovým službám od Vodafone a O2 výhodný datový balíček **3 GB nebo 5 GB** a získejte **až tři měsíce dat za cenu jednoho!**

Akce platí od listopadu do ledna a nejvíce ušetříte při objednání v listopadu, v prosinci pak získáte zdarma jeden měsíc. S objednávkou se proto vyplatí neotálet. Data využijete při zimních cestách, posílání vánočních fotek i pro kontakt s rodinou přes WhatsApp.

- **Vodafone:** Tarif *OneNet Mobilní připojení 3 GB* ve VPN Family vás za celé období vyjde jen na **175 Kč**.
- **O2:** Tarif *Internet v mobilu L (3 GB)* ve VPN Family vás za celé období vyjde jen na **219 Kč**.
- **Máte už data a chcete je navýšit?** Při navýšení dat získáte jednorázovou slevu **30 Kč**.

Předvánoční sleva 40 % na mobily až do konce roku 2026! Nadělte sobě nebo dětem pod stromeček nový telefon za skvělou cenu z e-shopu VPN Family! Stačí si objednat neomezený hlasový tarif a sleva až 40 % je vaše.

Bavte se s KUKI.TV a vyhrajte předplatné na rok zdarma. Sledujte oblíbené filmy, seriály a pořady, kdekoliv máte chuť. Objednejte si KUKI.TV a automaticky se zapojte do soutěže o **roční předplatné KUKI.TV zdarma!**

Jak služby objednat? Výhodné mobilní služby i KUKI.TV si může objednat každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a Správy železnic:

- **Online:** https://vpnfamily.cz
- **Telefonicky:** Zákaznické centrum **972 111 333**
  (naše operátorky vám rády poradí a nastaví služby na míru).

Součástí drážní rodiny VPN Family je už přes 12 tisíc zaměstnanců a jejich blízkých. Připojte se i vy, zeptejte se kolegů a začněte šetřit ještě dnes!

Zubatá cesta na Schafberg

Horské masivy odedávna tvořily nejen přirozenou zemskou hranici, ale pro budovatele železničních tratí představovaly obtížnou překážku, zvláště při nízké mechanizaci stavebních prací v 19. století.

Některé hřebeny byly překonány proražením vrcholových tunelů, jinde byla trasa rozvinuta tak, aby stoupání nebylo tak značné. Horská údolí přetnuly kamenné viadukty a ocelové mosty. Na některých místech bylo ke zdolání stoupání použito úvratí, ve kterých vlaky měnily směr jízdy. Tam, kde nebylo stoupání možné zdolat výše uvedenými způsoby, nastoupila ozubnice. Na ozubnicových drahách neslouží k přenosu tažné síly pouze adheze, ale tato síla je přenášena i prostřednictvím ozubeného kola hnacího vozidla na ozubnici upevněnou v ose koleje. Ozubnic je několik druhů, z nichž nejznámější jsou Riggenbachova, Locherova, Strubova a Abtova. Ne všechny dráhy však měly hospodářský význam. Zejména v hornatých oblastech Švýcarska nebo Rakouska byly „zubačky" stavěny, aby umožnily turistům výhledy z horských vrcholků. To je i případ ozubnicové dráhy na **Schafberg**.



Občerstvení Himmelspfortenhütte na vrcholu Schafbergu a pohled na jezero Mondsee

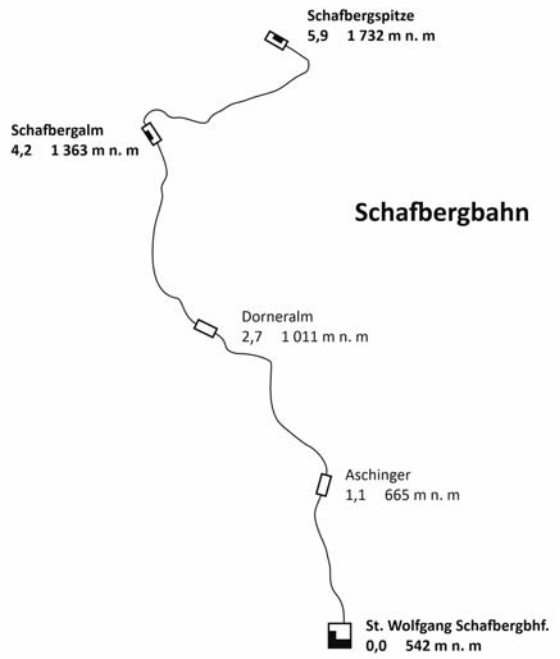


Ozubnicový vlak s parní lokomotivou 99 7307 (původně Z2). Snímek byl pořízený v padesátých letech 20. století. FOTO: SBÍRKA MICHAL ROH

Schafberg je jedna z dominantních hor v Rakousku, v Solné komoře. Jeho vrchol leží v nadmořské výšce 1 782 metrů a otevírá se z něj panoramatický výhled na jezera Wolfgangsee, Mondsee a Attersee. Při dobré viditelnosti můžete ale spatřit i jedenáct menších jezer a také Dachsteinský ledovec. Na vrcholu je horská chata Schafbergspitze, kde si můžete dát něco k jídlu. Kamenný hostinec se 16 lůžky byl na vrcholu postaven již v roce 1853. O 11 let později byl dokončen hotel Schafbergspitze – první horský hotel v Rakousku. Od roku 1894 byl hotel zásobován elektřinou z první hornorakouské elektrárny v St. Wolfgangu. Wetterloch, jeskyně poblíž vrcholu byla upravena jako turistická a osvětlena. Na vrchol Schafbergu je možné se dostat dvěma způsoby. Zdatnější turisté zvolí cca 8 km dlouhý pěší výstup z městečka St. Wolfgang, většina turistů však využije vlaky ozubnicové železnice.

První plány na její výstavbu pocházejí z roku 1872, kdy koncesi k její výstavbě obdrželi Berthodl Currant a Carl Peusens. Kvůli finanční krizi jí však nevyužili. 13. ledna 1890 pak koncesi k výstavbě ozubnicové dráhy obdržela společnost Stern & Hafferl. Později jí převzala společnost Salzkammergut – Lokalbahn, která v dubnu 1892 začala se stavbou náročné horské tratě. Pracovalo zde více než 350 dělníků, převážně Italů. Pro veřejnost byla dráha otevřena 1. srpna 1893. Po jejím dokončení výrazně stoupla návštěvnost celé oblasti. Jak již bylo zmíněno, „zubačka" byla součástí sítě společnosti Salzkammergut – Lokalbahn, jejíž hlavní 63 km dlouhá úzkorozchodná trať spojovala v letech 1893–1957 města Salzburg a Bad Ischl. Další 3 km dlouhá odbočná trať propojovala St. Lorenz a Mondsee. Poutní místo St. Wolfgang, spolu s počáteční stanicí Schafbergbahn, byly s hlavní tratí propojeny lodní linkou od stanice St. Wolfgang Lbf. Ostatně osobní lodní doprava na jezeru Wolfgangsee byla zahájena již v roce 1873. První lodí byl kolesový parník Císař František Josef I., který je zde v provozu dodnes. Pro finanční obtíže byla Schafbergbahn v roce 1932 prodána Rakouskému dopravnímu úřadu, v roce 1938 se stala součástí Deutsche Reichsbahn a po ukončení 2. světové války Rakouských spolkových drah (ÖBB). Od roku 2006 provoz „zubačky" i lodních linek zajišťuje společnost Salzkammergutbahn GmbH. V letech 2010–2013 a 2018–2023 byla trať rekonstruována. V roce 2023 byla otevřena i nová staniční budova v St. Wolfgangu.

Technické parametry dráhy jsou úctyhodné. Na své 6kilometrové trase překonává převýšení 1 190 metrů. Trať o rozchodu 1 000 mm je vybavena dvoulamelovou Abtovou ozubnicí a s maximálním sklonem 260 promile je nejstrmější rakouskou „zubačkou". Výchozí stanice St. Wolfgang Schafbergbhf. se nachází na břehu jezera v nadmořské výšce 542 m. Je zde umístěno i depo a dílny. Hned za stanicí trať přetíná zemskou hranicí mezi spolkovými zeměmi Salzburg a Oberösterreich. Na trati je několik zajímavých viaduktů, v závěrečném úseku trať prochází dvěma tunely o délce 87 a 26 m. Koncová stanice Schafbergspitze se nachází v nadmořské výšce 1 732 m. Jízda trvá cca 35 minut. Hlavní sezóna trvá od konce dubna do konce října, další vlaky jsou vypravovány například v období adventu. Vlaky na trať vyjíždějí podle aktuálního zájmu cestujících samozřejmě s ohledem na kapacitu tratě. Někdy tak vyjíždějí i tři vlaky za sebou. Ročně dráha přepraví i přes 300 tisíc cestujících.



Pravidelný provoz je zajišťován 4 dieselelektrickými lokomotivami řady Hm 2/2 od firmy Stadler z let 2012–2020 s označením Vz31 – Vz34. V sezóně však bývají nasazovány i čtyři nově postavené parní lokomotivy na lehký topný olej (označení Z11 – Z14) dodané v letech 1993 a 1996 firmou Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik. Jejich provoz je však výrazně dražší. Z historických lokomotiv jsou pro potřeby nostalgických jízd k dispozici dvě – stroje Z4 a Z6 vyrobené lokomotivkou Krauss v Linci. Lokomotiva Z1 je jako neprovozní exponát umístěna ve staniční budově v St. Wolfgangu. V minulosti byly na Schafbergbahn v provozu i motorové vozy.



Stanice Schafbergspitze leží v nadmořské výšce 1 732 m nad mořem. S dvouvozovou osobní soupravou je zde vyfocena nejmodernější dieselelektrická lokomotiva Vz 32 vyrobená v roce 2016.



Lokomotiva Z 13 vyrobená v roce 1995 sune osobní vlak směrem k Schafbergu.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH
MAPA: MICHAL ROH

Vydavatel: ČD Cargo, a. s. **Redakční tým:** Michal Roh, Leona Pecková, Martin Boháč, Robert Heděnec a Radovan Maléř
Tisk, sazba a grafická úprava: DTP Futura, s.r.o., **Adresa redakce:** Redakce Cargováku ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 Holešovice
e-mail: cargovak@cdcargo.cz, **www.cdcargo.cz**, Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 19835.