

Cargovák



Úvodní sloupek

Povodně 2024

V nedávných dnech postihly téměř celé území České republiky rozsáhlé povodně. Zejména na severní Moravě a ve Slezsku voda brala vše, co jí stálo v cestě, včetně domů nebo třeba naspů železničních tratí. Ušetřeny nebyly ani objekty ČD Cargo, konkrétně areál SOKV Ostrava nebo opravný nákladních vozů v Ostravě a v Třinci. Částečně ohrožena vodou však byla i „depa“ v Českých Budějovicích a Ústí nad Labem. V důsledku zaplavení vodou byl přerušen provoz na celé řadě železničních tratí, včetně hlavní koridorové tratě do Ostravy, Bohumína a Dětmovic. Na dalších tratích komplikovaly provoz popadané stromy. Poděkování patří všem železničářům, kteří v tak náročných podmínkách zajišťovali a zajišťují provoz našich vlaků, a samozřejmě i hasičům zejména Správy železnic. Delší čas si určitě vyžádají opravy některých tratí a při vzpomínce na rok 1997 si říkám, zda se na

všechny tratě vlaky znovu vrátí. Povodeň bude mít samozřejmě i nemalé dopady na objem přeprav ČD Cargo, neboť právě na Ostravsku má své výrobní závody řada našich významných zákazníků. V důsledku povodní byl omezen i provoz na tratích v sousedním Polsku a v Rakousku. Povodeň bohužel zasáhla do života celé řady lidí včetně našich zaměstnanců. Z vlastních zkušeností vím, jak je pomoc ostatních při likvidaci následků povodňových škod důležitá. Na našich internetových stránkách i sociálních sítích najdete Desatero kroků při pomoci s následky povodní. Při škodách, které nepokryje pojišťovna z Vámi uzavřeného pojistění, se neváhejte obrátit s žádostí o finanční pomoc na Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM. Bohužel to však není jen o materiálních škodách. Přejme si proto nyní společně, ať se všechny škody co nejdříve podaří napravit a vše se po železničářsku vrátí do svých kolejí.

MICHAL ROH

Obsah

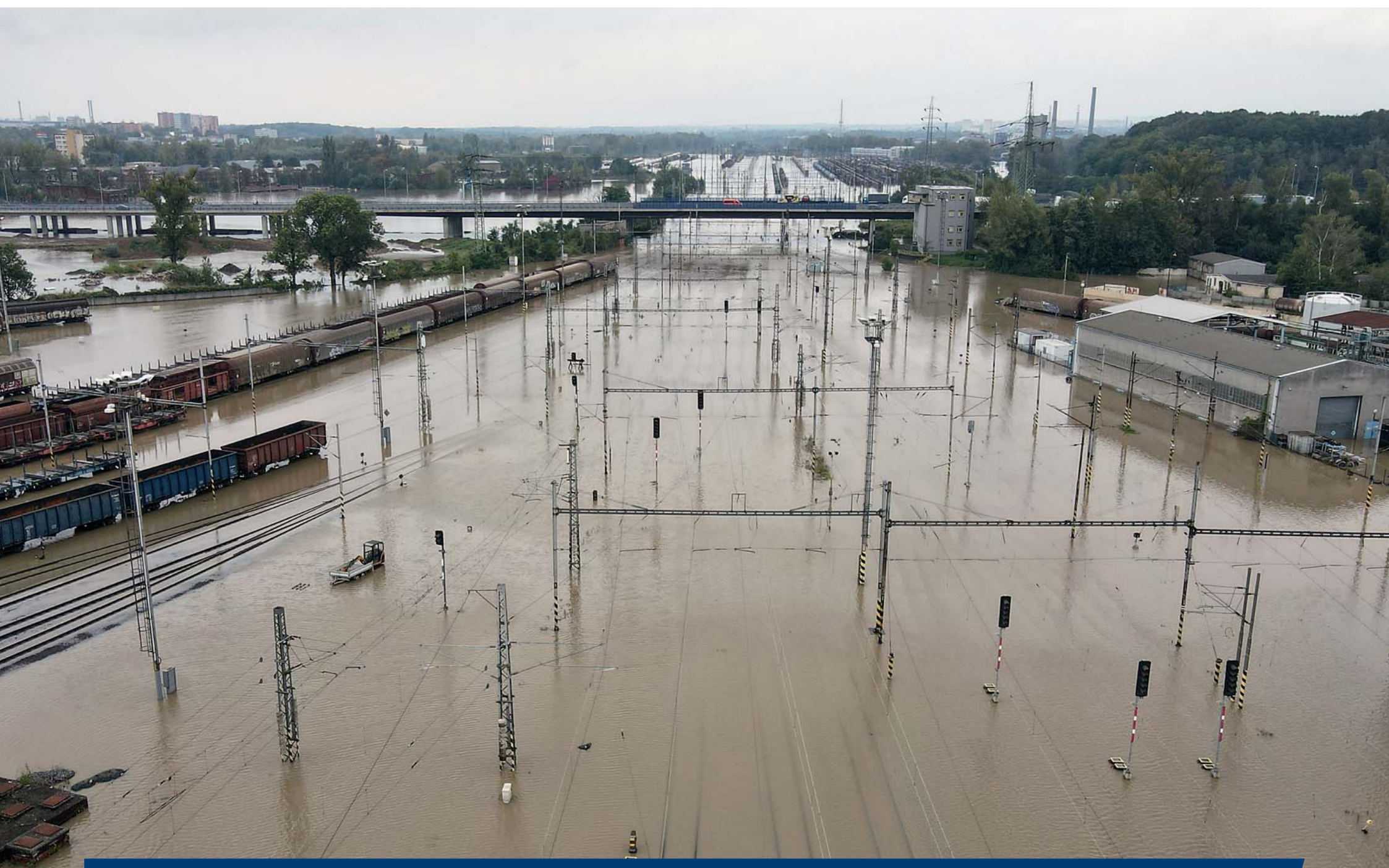
Konec děčínské legendy

02 Železniční fanda Jiří Fišer nás seznámí s „životopisem“ legendární lokomotivy 753.301, kterou ve čtvrtek 8. srpna 2024 zasáhl v Benešově nad Ploučnicí požár. S tímto „brejlovcem“ jsme se mohli nejčastěji setkat na tratích v okolí České Lípy nebo ve Šluknovském výběžku.



Přeprava automobilů z Vrchlabí

04 Další pokračování seriálu „Proměny“ nás zavede do Vrchlabí, kde sídlí jeden z výrobních závodů společnosti Škoda Auto. Dnes se zde vyrábějí pouze převodovky. Poslední auta byla na železniční vozy ve Vrchlabí naložena na podzim 2011.



T478.3301 neboli 753.301

V „V 7:40 Benešov nad Ploučnicí, vlak 86116, požár lokomotivy 753.301“. Tolik strohá zpráva ústředního dispečera, která se ve čtvrtek 8. srpna 2024 dotkla nejen řady provozních zaměstnanců, ale také spousty železničních fanoušků. Jednalo se totiž o požár jedné z legend našich kolejí jediného „trojkového brejlovce“ u ČD Cargo, jenž byl vyhledávaným terčem tuzemských i zahraničních fotografů.

Lokomotiva 753.301 byla v roce 1976 předána z výroby do LD Hradec Králové a do roku 2000 přecházela mezi depy Trutnov a Hradec Králové. Poté přešla do Liberce a byla k vidění po celých severních Čechách. V letech 2007–2013 byla provozována pod hlavičkou ČD Cargo SOKV Ústí nad Labem. V roce 2013 stroj potkala nehoda a ta ukončila po dlouhých letech pravidelný provoz řady 753 na našich kolejích. Na podzim roku 2016 se však stroj opět vrátil do



Dne 27. července 2020 prováděla lokomotiva 753.301, tehdy opatřená novými barevnými doplňky, obsluhu vlečky pískovny v Jestřebí.

běžného provozu, a i přes nějaké delší pauzy nabral druhý dech. A do života se rozdýchal velice udatně. Jeho domovem zůstalo pořád Ústí

nad Labem a bylo ho opět možné potkávat na severu a západě Čech.

Takto jsem před pár lety začínal s popisem k jedné krásné zimní fotce. Železnice mě baví od malička. V roce 2016 jsem začal studovat střední školu v Děčíně a zároveň jsem začínal „mašinky“ i fotografovat. Ve stejném roce se tato lokomotiva po třech letech odstavení vrátila do provozu a já se s ní poprvé setkal. Jako bych tušil, že každý snímek tohoto stroje bude jedinečný a jednou vzácný. Promarněných fotek a výjezdů bylo zpočátku dost a mně se zdálo, že mi štěstí v tomto ohledu nepřeje. V období covidu se mi ale začalo dařit a výjezdy za tímto strojem začaly být úspěšné. Fotil jsem se za „brejlovcem“ rád vracel. V roce 2023 se skupině nadšenců podařilo zdokumentovat



Třístajednička s „praotcem brejlovců“, strojem T 478.3001 na paprscích českolipské točny – 16. června 2023



„Brejlovec“ 753.301 byl často objednávan na vozbu zvláštních vlaků pro železniční fotografy. Tak tomu bylo i 17. června 2023, kdy byla jeho jízda zdokumentována v esíčkách u Božíkova.

Zajímavosti z provozu



Náměšť nad Oslavou

Rok 2024 je ve znamení dlouhodobé nepřetržité výluky na úseku Střelice – Zastávka u Brna, kde kromě zásadní modernizace infrastruktury probíhá i montáž trolejového vedení. Ve své podstatě se jedná o obdobnou výlukou, která proběhla v roce 2023 na prvním úseku dráhy, a to z Brna do Střelice. Z výše uvedených důvodů jsou pra-



videlné manipulační vlaky Mn 82747 a 82748 s obsluhou Náměště nad Oslavou a Kralic nad Oslavou vedeny z opačného konce tratě než bývalo zvykem, tzn. od Havlíčkova Brodu, resp. z Okříšek. Na fotografii ze srpna 2024 sledujeme Mn 82748 se strojem 742.381 nedaleko Luk nad Jihlavou.

TEXT A FOTO: NT



Smutný konec lokomotivy 753.301 v Benešově nad Ploučnicí. FOTO: ČD CARGO

několik fotovlaků s tímto strojem s logy ČD a osobními vozy z České Lípy do Frýdlantského výběžku a zpět, podzimní výlet do Krušných hor nebo jako doplněk nasazení v osobním provozu u ČD. Za zmínku také stojí nasazení v běžném provozu ČD na cyklovlaky z Děčína do Mikulášovic a přes Rumburk zpět. Fotek tohoto stroje má každý nadšenec železnice nespočetně.

Pěkně se rozjezdil a v Děčíně se stal stálíci, která přes nějaké malé poruchy jezdila až do 8. srpna 2024, kdy ji v Benešově nad Ploučnicí zasáhl požár. Nikdy by mě nenapadlo, že kariéra tohoto stroje skončí tak smutně. Bohužel, je to jen stroj, ale třeba se ještě najde někdo, kdo ho dá znovu do pořádku a on zase „vstane z popela“.

TEXT A FOTO: JIŘÍ FIŠER

Personální změny ve společnosti

Představenstvo ČD Cargo, a.s. na svém 426. zasedání konaném dne 27. srpna 2024 přijalo usnesení č. 4261/2024 a schválilo:

- ke dni 31. srpna 2024 odvolat **Ing. Marka Hejduka** z pracovní pozice ředitele odboru bezpečnosti generálního ředitelství ČD Cargo
- s účinností od 1. září 2024 obsadit do pracovní pozice ředitele odboru bezpečnosti generálního ředitelství ČD Cargo **Ing. Davida Höfera, MBA**

Představenstvo ČD Cargo, a.s. na svém 427. zasedání konaném dne 10. září 2024 přijalo usnesení č. 4272/2024 a schválilo:

- k 30. září 2024 zrušit pověření **Bc. Jany Holanové** pro zajištění chodu odboru business developmentu generálního ředitelství ČD Cargo
- s účinností od 1. října 2024 obsadit do pracovní pozice ředitelky odboru business developmentu generálního ředitelství ČD Cargo **Bc. Janu Holanovou**

Zajímavosti ze zahraničí

Litevský dopravce LTG Cargo rozšiřuje své služby v Pobaltí

Spoločnosť LTG Cargo rozšířila od března letošního roku svoji působnost i do Lotyšska a Estonska. Pro rafinérskou společnost ORLEN Lietuva zajišťuje přepravu ropných produktů po celé 311 km dlouhé trase z Bugeniu (Litva) do Valgy (estonské město ležící na hranici s Lotyšskem). Poskytování služeb železniční nákladní dopravy bylo zahájeno po podpisu smlouvy, které předcházelo mezinárodní výběrové řízení vypsané zmiňovanou společností ORLEN Lietuva. Dopravce LTG Cargo doposud nabízel své služby pouze v Litvě. V rámci snahy o provozování udržitelných logistických řešení, zvyšování efektivity a uspokojování potřeb zákazníků certifikoval litevský dopravce své lokomotivy v Lotyšsku a sestavil tým strojvedoucích pro mezinárodní vozbu. LTG Cargo je schopno přepravovat zboží v pobaltských zemích vlaky o hmotnosti až 5 300 tun. Zboží z Litvy přes Lotyšsko do stanice Valga v Estonsku je přepravováno v průměru za méně než 1 den. Jedná se tedy o výrazné zrychlení a z kvalitnější přepravu.

Železnice zlepšuje kvalitu života

Dne 29. února 2024 byl uveden do provozu kombinovaný (železnice + silnice) 423 metrů dlouhý most spolu s 85 km dlouhou železniční tratí v Uzbekistánu. Infrastrukturní projekt zlepšil život přibližně 4 milionů obyvatel. Doposud fungující pontonový silniční most přes řeku Amudarja je nahrazen stavbou se čtyřnásobnou kapacitou, která zaručí průjezd 12 tisíc aut denně a ušetří 2 hodiny času pro 48 tisíc cestujících a přibližně 6 hodin při přepravě zboží. Doposud izolovaná Chrozemská oblast se důstojně propojuje se zbytkem této středoasijské země. Předpokládá se též snížení nákladů na přepravu zboží až o polovinu.

TEXT: MICHAL VÍTĚZ

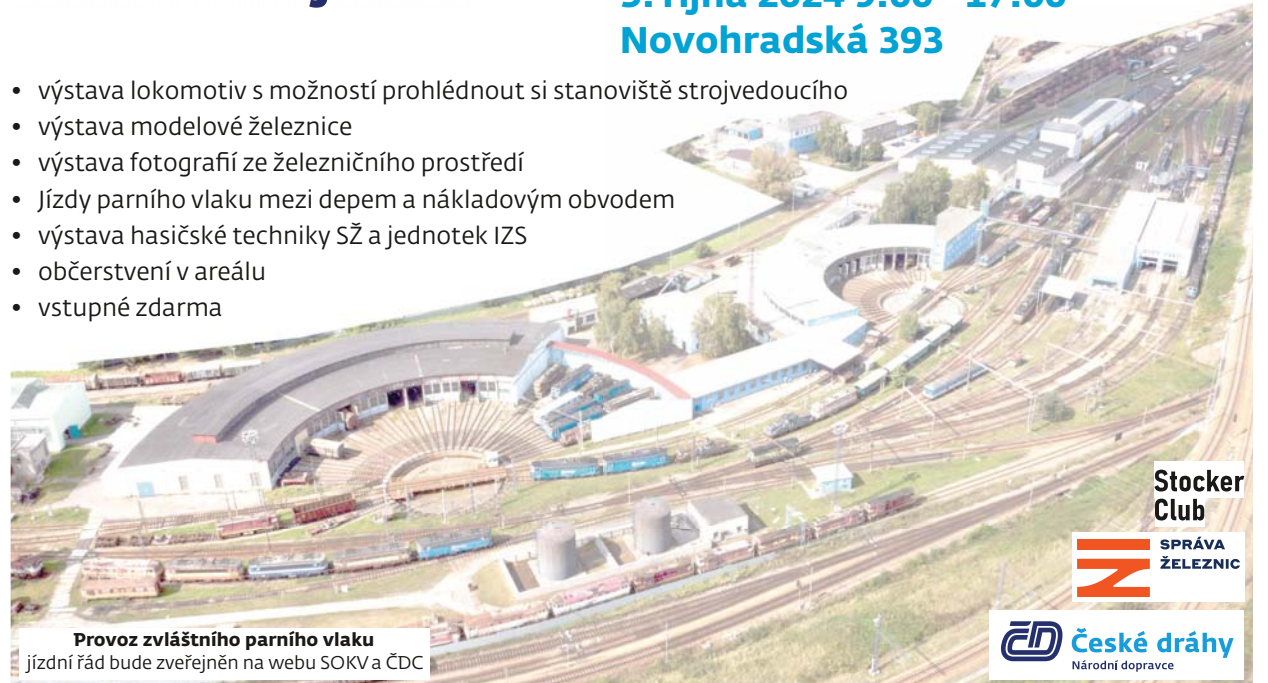


Na vozbu ucelených vlaků s ropnými produkty nasazuje dopravce LTG Cargo lokomotivy Eurorunner ER20 od společnosti Siemens. FOTO: MICHAL ROH ML.

Den otevřených dveří areálu střediska oprav kolejových vozidel České Budějovice

5. října 2024 9:00 - 17:00
Novohradská 393

- výstava lokomotiv s možností prohlédnout si stanoviště strojvedoucích
- výstava modelové železnice
- výstava fotografií ze železničního prostředí
- jízdy parního vlaku mezi depem a nákladovým obvodem
- výstava hasičské techniky SŽ a jednotek IZS
- občerstvení v areálu
- vstupné zdarma



Provoz zvláštního parního vlaku
jízdní řád bude zveřejněn na webu SOKV a ČDC

Cargo
SOKV České Budějovice
OPŘ Západ

Stocker
Club

SPRÁVA
ŽELEZNIC

ČD
České dráhy
Národní dopravec

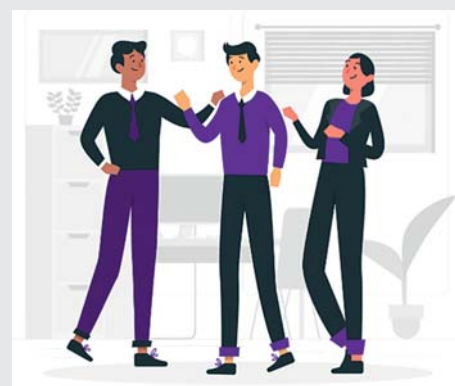
Inspirativní HRrrrZóna

Důležité informace, které by měl zaměstnanec hlásit a neopomíjet

Pro efektivní fungování naší společnosti a zajištění plynulého chodu administrativních procesů je důležité, abyste nás včas informovali o následujících změnách a záležitostech. Tyto informace jsou nezbytné nejen pro správné vedení personální agendy, ale také pro vaše vlastní pohodlí a zajištění všech potřebných benefitů.

- 1. Změny osobních údajů:** Prosíme, hlase veškeré změny svých osobních údajů, jako jsou změna jména, příjmení, rodinného stavu (sňatek, rozvod, ovdovění) a změny v počtu rodinných příslušníků či dětí. S tím souvisí také záležitosti jako daňové hlášení. Vše lze nahlásit skrze Zamweb.
- 2. Změny kontaktních údajů:** Informujte nás prostřednictvím vašich personálních pracovišť o změnách kontaktních údajů, včetně trvalého pobytu, doručovací adresy, emailu, telefonu a kontaktů na rodinného příslušníka nebo osobu blízkou. Tyto údaje rovněž hlase skrze Zamweb.
- 3. Výměna/změna dokladů:** Hlase výměnu nebo změnu osobních dokladů, jako je občanský průkaz, řidičský průkaz či potvrzení dlouhodobého pobytu. Opět lze vše hlásit skrze Zamweb.

- 4. Změny ve studiu dětí:** Informujte nás, pokud vaše dítě přestane studovat (ukončení či přerušení studia) nebo znovu začne studovat. Tato změna se dokládá potvrzením o studiu, které je potřeba dodat na začátku nového školního roku. Potvrzení lze nahrát skrze Zamweb.
- 5. Přiznání důchodu:** Hlase přiznání starobního, předčasného starobního nebo invalidního důchodu, stejně jako jeho případné odebrání (např. invalidního). Dokládá se rozhodnutím o přiznání nebo odejmutí důchodu.
- 6. Osoba se zdravotním postižením:** V případě přiznání invalidního důchodu nebo změny zdravotního stavu informujte nás o tom, že jste osobou se zdravotním postižením. Tuto skutečnost dokládejte posudkem nebo potvrzením orgánu sociálního zabezpečení.
- 7. Lékařské prohlídky:** Po absolvování nařízené lékařské prohlídky předložte posudek a případné potvrzení o zaplacení poplatku za výpis. Podle místních zvyklostí to může být přímo personálnímu oddělení, komandujícímu, strojmistroví nebo mistroví.
- 8. Změna dosaženého vzdělání:** Informujte nás o změně dosaženého vzdělání a doložte ji vysvědčením nebo diplomem.
- 9. Předkládání licencí:** Nové nebo vyměněné licence předkládejte zaměstnavateli.



- 10. Změna zdravotní pojišťovny:** Hlase změnu zdravotní pojišťovny skrze Zamweb.
- 11. Jízdní výhody:** Pokud nechcete prolongovat jízdní výhody pro sebe nebo rodinné příslušníky, informujte nás o uložení těchto výhod do úschovy. Pokud zaměstnanec neprolonguje, nemohou prolongovat ani jeho rodinní příslušníci.
- 12. Změny v benefitech zaměstnance:** Hlase založení, změnu nebo ukončení penzijního připojištění/doplňkového penzijního spoření nebo změny či ukončení životního pojištění.
- 13. Oznamování nepřítomnosti:** Bez zbytečného odkladu oznamte odchod nebo vzdání se z pracoviště (mimořádnost), počátek a konec dočasné pracovní neschopnosti a všechny skutečnosti, které jsou důvodem nepřítomnosti (např. lékařské vyšetření, dárcovství krve, vojenské cvičení, sňatek nebo úmrtí v rodině). Tyto skutečnosti řádně doložte.
- 14. Mateřská a rodičovská dovolená, veřejné funkce:** Oznamte nástup na mateřskou a rodičovskou dovolenou, výkon veřejné

funkce, odsouzení nebo nástup k výkonu trestu.

15. Pracovní úrazy: Hlase všechny pracovní úrazy.

16. Výdělečná činnost: Nezapomeňte požádat zaměstnavatele o souhlas s výkonem výdělečné činnosti shodné s předmětem činnosti ČD Cargo.

Děkujeme vám za vaši spolupráci a za včasné hlášení všech změn. Vaše pozornost k těmto záležitostem přispívá k hladkému chodu naší společnosti. Včasné a správné informování o změnách nám umožňuje zajistit, že vaše osobní údaje jsou vždy aktuální, což je nezbytné pro poskytování správných benefitů a služeb. Zároveň to zajišťuje, že administrativní procesy probíhají bez komplikací, což je klíčové pro naše společné úsilí o udržení vysoké úrovně naší práce. Pokud si s čímkoliv nevíte rady nebo máte jakékoliv otázky, neváhejte se obrátit na vaše personální pracoviště. Jsme tu, abychom vám pomohli a zajistili, že všechny potřebné informace budou správně zpracovány a evidovány.

ZA VÁŠ TÝM PERSONÁLNÍHO ODBORU
BÁRA, OLESKA A PEPA

Sledujte nás na FB:



Rozjed' to s ČD Cargo

Vrchlabí, automobily a železnice

Železniční proměny (40.)



K podhůří Krkonoš patří výroba automobilů již od počátku 20. století, kdy zde výrobu automobilových karosérií zahájila karosárna Petera. Krátce po druhé světové válce pak přišlo znárodnění a začlenění do AZNP (Automobilové závody národní podnik). Tak se závod stal součástí de facto monopolního výrobce osobních automobilů v Československu s orientací na konečnou montáž vybraných modelů. Těm v následujících letech dominovala lehká užitková vozidla jako byly Škoda 1201 a 1202 a především pak známá Škoda 1203, a to až do roku 1981, kdy byla její výroba přesunuta do Trnavy. Následně zde byly vyráběny některé modely Š 105/120 či Favorit v luxusnějším provedení.

Po politicko-ekonomických změnách na počátku devadesátých let a po dočasném poklesu produkce přišly investice související se vstupem společnosti Volkswagen do automobilky Škoda. Výroba pak postupně narůstala. Po modelech Favorit, Forman a Felicia byly ve Vrchlabí montovány především modely Octavia a Roomster. Zlomovým se stal rok 2008, kdy bylo koncernem Volkswagen rozhodnuto, že chystaná investice do nového závodu na výrobu malých vozů tří značek Škoda, VW a Seat nebude nakonec umístěna do Vrchlabí, ale do bratislavského závodu VW. Tím byl fakticky zpečetěn osud vrchlabského závodu jako místa, kde jsou kompletována celá auta. Závod byl pak přetransformován do podoby dodava-

tele převodovek pro jiné závody. Poslední zde vyrobený automobil sjel z výrobního pásu koncem roku 2012.

Železnice hrála od začátku činnosti automobilky důležitou roli. Přesto, že se závod rozprostíral v sousedství tratě z Kunčic nad Labem do Vrchlabí nedaleko koncového nádraží, nikdy vlastní vlečkou nedisponoval. Nejbliže k tomu bylo asi v letech 2007 a 2008, kdy byla vlečka odbočující do závodu před stanicí Vrchlabí součástí investičního záměru na produkci malých vozů, který by mimo jiné znamenal zvýšení denní produkce z tehdejších 150 aut denně až na 1 000. K jeho realizaci však, jak je uvedeno výše, nikdy nedošlo.

Veškeré zásilky pro automobilku tak musely být překládány na vrchlabském nádraží. Stejně tak zde byla vagonována hotová auta. Po začlenění do AZNP se prohloubila spolupráce s ostatními závody národního podniku, což se odrazilo i ve směřování přepravních proudů, když byly přepravovány například hotové podvozky i s pohonem z Mladé Boleslavi pro produkci modelu Š 1201 a Š 1202. Později pak šlo také o přepravu karosérií. Za tím účelem automobilka disponovala i vlastními nízkopodlažními vozy, kromě vozových jednotek řady Laas šlo i o rekonstrukce původně patrových autovozů na řadu Laaklps. S ohledem na celkové objemy byly zásilky zpravidla vedeny pravidelnými vlaky v rámci běžné vlakovorby. Až s nárůstem produkce po vstupu VW začátkem devadesátých let 20. století byly vedeny pravidelné přímé vlaky z Mladé Boleslavi do Vrchlabí. Vyšší potřebě přepravy karosérií napomohlo i uza-



Dne 18. října 1997 byl s vozy s karosériemi do Vrchlabí zachycen v úseku Kněžmost – Bakov nad Jizerou jeden z boleslavských „pielsticků“. FOTO: LUKÁŠ SOUKUP



Ucelený vlak „škodovek“ byl 28. března 2001 vyfotografován u vjezdového návěstidla stanice Červený Kostelec. V jeho čele můžeme spatřit trutnovského „brejlovce“ 750.162. FOTO: LUKÁŠ SOUKUP

vření vlastní lisovny ve Vrchlabí v roce 1994. Vlaky spojující oba závody bývaly složeny jak z vozů pro přepravu karosérií (pro Favority a Formany, v pozdějších letech pro Felicie), tak z patrových autovozů. V některých obdobích pak byla přepravována hotová auta i do Boleslavi k další distribuci. Od poloviny devadesátých let až do poloviny roku 2001 byla zpravidla vedena v pracovní dny jedna dvojice vlaků z Mladé Boleslavi města přes Turnov, Starou Paku a Kunčice nad Labem do Vrchlabí a opačně. S ohledem na zvýšenou produkci pak od roku 1998 bývala vedena i druhá dvojice. Ukončení těchto přeprav souviselo s ukončením produkce modelu Felicia a také s uzavřením vlastní lisovny ve Vrchlabí, kdy by přeprava nechráněných karosérií na plošinových vozech, tak jako doposud, byla problematická z hlediska jejich ochrany před poškozením. Přestože byla obnova využití železnice pro vnitrozávodové přepravy stále zvažována, nakonec k ní již nikdy pro tento

účel nedošlo. Zůstala pak již jen nakládká hotových aut, která pak byla vlakovorbou směřována obvykle přes Trutnov do Hradce Králové a dále do finálních destinací.

Definitivní konec využití železnice pro potřeby automobilky pak znamenala změna legislativy, která zpřísnila povinnost využití zimních pneumatik v zimním období. Jelikož nová auta opouštěla výrobní pás s letním obutím a při cestě na nádraží bylo nutno projet úsek po veřejných komunikacích, znamenalo by to určitou komplikací, kterou se již automobilka rozhodla neřešit a nakládká tak byla koncem října 2011 definitivně ukončena. Ve zbývajícím období do ukončení finální produkce ve Vrchlabí v následujícím roce pak odvoz zajistily plně silniční přepravníky. Tím se i uzavřela jedna kapitola železniční nákladní dopravy v podhůří Krkonoš.

LUKÁŠ SOUKUP



Přeprava karosérií z železniční stanice do výrobního závodu „Škodovky“ ve Vrchlabí FOTO: LUKÁŠ SOUKUP



Posun s vozy naloženými automobily Škoda ve stanici Vrchlabí FOTO: PETR KADEŘÁVEK



Symbolické rozloučení s nakládkou automobilů ve Vrchlabí FOTO: PETR KADEŘÁVEK