

Cargovák



Úvodní sloupek

Fotosoutěž ČD Cargo

Prázdny jsou v plném proudu, velká část zaměstnanců čerpá zaslouženou dovolenou a dá se říct, že i počasí je letní a příznivé. Tedy pokud stejně jako já nepatříte spíše k milovníkům mírnějších teplot. Volno se dá samozřejmě trávit mnoha způsoby – někdo nejraději relaxuje u vody, jiný zase cestuje a poznává nové země a lidi. A vsadím si na to, že řada našich čtenářů využije slunečné počasí k pořízení fotografií, na kterých budou zachyceny nákladní vlaky ČD Cargo. A není nic jednoduššího, než fotografii podle potřeby zeditovat a poslat na emailovou adresu fotosoutez@cdcargo.cz. Letošní ročník fotosoutěže jsme zahájili na konci června, poslední fotografie mají soutěžící možnost odeslat 30. září 2024. Řada z vás dnes fotí pouze na mobil. Není to problém, ale pamatujte prosím na to, že snímky musí splňovat i technické parametry, především rozlišení. To je v podmínkách soutěže stanoveno na

297 x 420 mm na 300 dpi, resp. 4 962 x 3 507 bodů. Náhledy či jinak zmenšené snímky z různých aplikací nám prosím neposílejte. To se týká například i fotografií zaslaných přes aplikaci WhatsApp.

S ohledem na to, že s našimi vlaky se dnes můžete setkat v již sedmi evropských zemích, jsme se rozhodli, že soutěž nově vyhlásíme ve dvou kategoriích – vlaky ČD Cargo v České republice a vlaky ČD Cargo v zahraničí. Už v loňském ročníku byla celá řada fotografií pořízena v zahraničí, nejvíce v Rakousku nebo Německu, tak se necháme překvapit. I v letošním roce jsou ceny velice zajímavé a kromě tradičních modelů našich lokomotiv nebo vozů se můžete těšit na hodnotné dárkové vouchery, které lze využít pro nákup vnitrostátních a mezinárodních jízdenek ČD nebo třeba na možnost vyzkoušet si náš nejmodernější simulátor pro strojvedoucí v České Třebové.

Tak dobré světlo!

MICHAL ROH

Obsah

Hala v Českých Budějovicích

03 Dne 28. června 2024 byl v Českých Budějovicích slavnostně zahájen provoz nové haly pro opravy nákladních vozů. Akce se zúčastnil i ministr dopravy Martin Kupka a další významné osobnosti z Jihočeského kraje.



Čmeláci na Vláře

05 V sobotu 15. června 2024 se účastníci zvláštní placené fotografické jízdy mohli přenést do devadesátých let, do doby, kdy na Vlárské dráze mezi Brnem a Veselím nad Moravou byly běžně nasazovány lokomotivy řad 770 a 771. Správnou atmosféru umocňovala i mechanická návěstidla nebo ručně obsluhované závory.



Hasičský záchranný sbor Správy železnic je velmi moderně vybavený

M

Mimořádné události, ať chceme nebo ne, k provozu na železnici bohužel patří. Jejich následky velkou měrou pomáhají likvidovat drážní hasiči, neboli příslušníci Hasičského záchranného sboru Správy železnic. Ředitele tohoto sboru, JUDr. Jana Blechu jsme požádali o představení této jednotky.

► Co zajišťuje HZS SŽ?

Základním posláním HZS je zajišťovat požární zásahy, záchranné práce, přispívat k udržení provozuschopnosti železniční infrastruktury, zajišťovat požární bezpečnost budov, obslužných zařízení železnice a zásilek k přepravě, požární zásahy, zásahy při havarijních únicích ekologicky závadných a nebezpečných látek a jiných mimořádných událostech v železničním provozu, včetně stanovení příslušných opatření a činnosti související s provozováním železniční dopravy. Dále pak odstraňování následků železničních nehod a obsluhu nehodových prostředků určených k nakolejování železničních vozidel.

V rámci svého poslání zabezpečuje HZS zejména tyto činnosti:

- Provádění požárního zásahu podle příslušné dokumentace požární ochrany, nebo při soustředění a nasazování sil a prostředků.
- Vyprošťování osob při haváriích, nehodových či jiných mimořádných událostech, včetně poskytnutí první pomoci.
- Provádění záchranných a likvidačních prací při živelních pohromách, dopravních nehodách a jiných mimořádných událostech v provozu železnice a při únicích požárně nebo ekologicky závadných a nebezpečných látek.
- Provádění zásahových neodkladných prací při úniku zejména ekologicky závadných a nebezpečných látek.
- Zabezpečení opatření při přepravě nebezpečného zboží, přečerpávání požárně nebezpečných, popř. ekologicky závadných látek, i v případě, že nedochází k jejich úniku.
- Odstranění překážek, vozidel a předmětů v těžko dostupných místech ze železniční trati a z průjezdného profilu.
- Čerpání vody ze zatopených prostor po živelních pohromách a provozních haváriích, pokud ohrožují bezpečnost provozu železnice.
- Předepsaným způsobem zajišťování požární ochrany při činnostech v době zvýšeného nebezpečí vzniku požáru, pokud tyto činnosti ohrožují plynulost železniční dopravy. Jako jsou například jízdy parních lokomotiv, broušení kolejnic, svářečské a paličkové práce na železničních tratích.



JUDr. Jan Blecha

- Spolupráce se zaměstnanci pověřenými šetřením mimořádných událostí na železnici dle příslušných předpisů při šetření příčin vzniku železničních nehod.
- Zajištění vypnutého trakčního vedení zkratovacími soupravami při mimořádné události na železnici.

► Popsal byste nám nějaké konkrétní zásahy?

Zmínit mohu zásahy u třech železničních nehod, o nichž se v posledních měsících často hovořilo. Bohužel dvě z nich měly tragické následky. V první řadě je to střet rychlíku s vozidlem na trati mezi Bohumínem a Dětmarovcem v Moravskoslezském kraji. Druhá událost se přihodila na trati z Měchenic do Dobříše, kde došlo k ujetí osobního vlaku ze stanice na širokou trať a jeho následnému vykolejení. V tomto případě se ve vlaku nenacházela cestující veřejnost ani dopravní personál. Jen zázkem v tomto případě nedošlo k žádným újmám na zdraví a životech. Třetí mimořádnou událostí byla nehoda nočního expresu z Prahy do Košic v železniční stanici Pardubice rovněž s fatálními následky.

Mimo železniční nehody řešíme v těchto měsících i mimořádné události způsobené nepříznivým počasím. V měsíci květnu a červnu jich bylo nejvíce v Plzeňském, Středočeském a Moravskoslezském kraji. Přívalové deště zapříčinily bleskové záplavy, které vyřadily z provozu celé železniční stanice. Zaznamenali jsme i sesuvy půdy na tratě nebo sesuvy železničních náspů. Jen díky rychlosti bezpečnostních sy-

stémů Správy železnic a odborné práci dopravních zaměstnanců a strojvedoucích všech dopravců se tyto mimořádnosti obešly bez ztrát na životech a zdraví, nebo bez dalších velkých ekonomických ztrát.

► Drážní hasiči jsou rozděleni do čtrnácti jednotek napříč Českem...

Hasičský záchranný sbor Správy železnic se dělí na aparát Hasičského záchranného sboru Správy železnic, 12 jednotek a 2 pobočné stanice požární ochrany. Hasičské stanice jsou dislokovány v rámci celé České republiky (Brno, Česká Třebová, České Budějovice, Havlíčkův Brod, Cheb, Liberec, Nymburk, Ostrava, Plzeň, Praha, Přerov, Ústí nad Labem, Chomutov a Kralupy nad Vltavou).

Jednotky Hasičského záchranného sboru Správy železnic nejsou rozmístěny jen tak náhodou. Jejich dislokace je takticky a strategicky rozvržena. Nacházejí se v železničních uzlech a na dalších místech, kde je vysoké riziko nebezpečí. V tomto případě se nebere v úvahu jen požární nebezpečí. V poslední době hraje významnou roli zajištění globální bezpečnosti železnice jako celku. V rozmístění jednotek drážních hasičů hraje velkou roli zajištění bezpečnosti v železničních tunelech, na seřaďovacích nádražích, v moderních i historických drážních budovách. Drážní hasiči se též připravují na nové vysokorychlostní tratě a modernizace železničních koridorů. Zanedbatelný není ani boom v oblasti fotovoltaiky a elektromobility, což je také velký úkol pro naši organizační jednotku.

► Jakou drážní hasiči využívají techniku?

Hasičský záchranný sbor Správy železnic je velmi moderně vybavený. Vedení Správy železnic chápe potřeby zajištění bezpečnosti na celé železniční síti, proto klade zásadní důraz na kvalitní, moderní a spolehlivou záchrannou techniku a vybavení pro hasiče. Celý systém pak doplňuje nejmodernější informační technika a technologie. Mnohé systémy vyvíjejí sami naši zaměstnanci, například komunikační a informační systém TEREZA.

► Musím se zeptat, jak spolupracujete s dopravci a konkrétně s ČD Cargo?

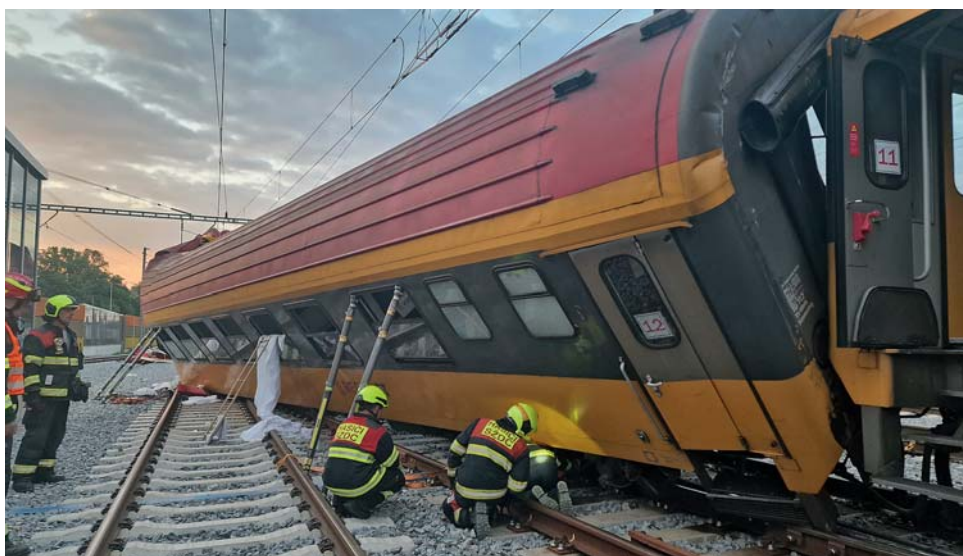
Hasičský záchranný sbor patří mezi základní složky Integrovaného záchranného systému ČR. Spolupracujeme se všemi složkami jak při zásazích, tak i při taktických a prověřovacích cvičeních, kde vzájemnou koordinaci a součinnost ověřujeme. Rovněž velmi úzce spolupracujeme se všemi železničními dopravci. A to jak při přípravě na mimořádné události, tak při jejich odstraňování. Jeden konkrétní příklad dlouhodobé spolupráce s ČD a ČD Cargo v rámci prevence bezpečnosti je projekt Preventivní vlak bezpečně železnice, který jezdí již 17 let po celé ČR.

► Zajímavým projektem je historický požární vlak. Můžete nám o něm prozradit něco více?

Hasičský záchranný sbor Správy železnic oslavil v uplynulém roce svých 70 let činnosti. V rámci oslav jubilea bylo zřízeno expozic připomínajících činnosti drážních hasičů v historii i současnosti. Jedna expozice vznikla v Centru hasičského hnutí na zámku v Přibyslavi, kde mají hasiči z celé České republiky své muzeum. Druhou expozici, takzvanou „pojízdnu“, se stal historický požární vlak. Historický požární vlak Správy železnic je sestavený z parní lokomotivy a tří vagonů. Věrně kopíruje podobu vlaku z 50. let minulého století, kdy vyvstala potřeba zřídit požární vlaky na železniční síti. První za parní lokomotivou je plošinový vůz s historickým hasičským autem. Za ním je zapojený uzavřený vagon s motorovou stříkačkou pro čerpání vody přímo z železniční cisterny s kapacitou 20 až 60 tisíc litrů vody, která je umístěna na konci vlaku. V uzavřeném voze jsou vyskládané hadice, proudnice a další vybavení potřebné k zásahu, je tu zázemí i pro velitele a hasiče. Jen tak pro zajímavost, vybavení historického hasičského vlaku stále splňuje současné předpisy a normy pro hašení požárů v okolí železničních tratí. Poprvé se požární vlak představil na Národním dni železnice v Plzni v roce 2022. Od té doby projel vlak se svojí hasičskou výstavou celou Českou republiku. Vlak je v současnosti možno vidět v expozici v muzeu ČD v Lužné u Rakovníka. Ještě taková zajímavost. Svůj poslední ostrý zásah prodělal hasičský vlak v roce 1991 na trati z Chomutova do Vejprtu. Drážní hasiči s ním likvidovali lesní požár v okolí tratě po dobu tří měsíců.

PŘIPRAVIL: MICHAL ROH

FOTO: ARCHIV HZS SŽ



Zásah HZS Správy železnic při mimořádné události v Pardubicích...



....a v Olomouci.

Nová hala v SOKV České Budějovice

Z Za účasti ministra dopravy Martina Kupky, primátorky města Dagmar Škodové Parmové, zástupců Jihočeské hospodářské komory a vedení naší společnosti byl v pátek 28. června 2024 slavnostně zahájen provoz v nové hale na opravy nákladních vozů v SOKV České Budějovice.

Podrobně jsme o výstavbě haly informovali v Cargováku 3/2023, tak si připomeňme jen nejdůležitější věci. Projekt na její výstavbu byl připravován již od roku 2007, ale stavba samotná byla zahájena až na jaře roku 2022. Důvodem odkladu byl nejen jak nedostatek finančních prostředků, tak především nejasnost stavebního vývoje u hlavního nádraží a změny územního plánu. Jako generální zhotovitel projektu byla vybrána společnost Metrostav, která však využila řadu subdodavatelů, například společnost EDIKT apod. Projekt zahrnoval nejen výstavbu tříkolejných stometrových hal, ale i sociálního zázemí, truhlárny a skladu dřeva. Hala je vybavena jeřábovou dráhou, zdrojem a rozvody stlačeného vzduchu, zvedáky a prohlížecí já-

mau. Vozy je možné opravovat nejen na kolejích uvnitř haly (až 18 vozů), ale rovněž před halou (cca 12 vozů).

České Budějovice leží na významné železniční křižovatce, ze které míří dvě elektrizované tratě do Rakouska (Horní Dvořiště, České Velenice) a vycházejí odtud i hlavní tratě ve směru na Prahu a Plzeň. V lokalitě je i významná seřaďovací stanice, kde jsou zpracovávány jednotlivé vozové zásilky z celých jižních Čech. Díky zprovoznění nové haly stoupne opravárenská kapacita minimálně o 2 000 vozů/rok na cca 7 – 8 tis. vozů/rok. Do nové haly je i jednodušší přístavba nákladních vozů k opravám, nebrzdí se provoz na místních komunikacích a vozy je možné přistavovat přímo ze seřaďovacího nádraží. „Doposud byly vozy opravovány na koleji pod širým nebem,“ popsal situaci předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth. „Dokončení nové haly umožní výrazně zvýšit opravárenskou kapacitu na jihu Čech. Do budoucna zde kromě tzv. běžek plánujeme provádět i technické kontroly a revizní opravy. Realizací této investice za více než 150 mil. Kč zároveň došlo k výraznému zlepšení pracovních podmínek pro naše zaměstnance,“ doplnil Tomáš Tóth při slavnostním proslovu. Primátorka města Dag-

mar Škodová Parmová uvedla: „České Budějovice jsou významnou železniční křižovatkou a ČD Cargo představuje nejen pro město, ale pro celý Jihočeský kraj významného zaměstnavatele. Moderní opravárenské zázemí by mohlo na železnici přilákat další mladé zájemce o zaměstnání.“ Po přestřižení pásky

a slavnostním připitkem si všichni halu prohlédli. Na odborné dotazy účastníků odpovídal ředitel SOKV České Budějovice Jan Kořínek, který také poděkoval svým předchůdcům, Lubošovi Smejkalovi a Přemyslu Páskovi, za jejich podíl na přípravě a realizaci projektu nové haly. Dokončení nové haly v Českých Budějovicích je další z investic určenou pro modernizaci opravárenského zázemí ČD Cargo.

MICHAL ROH
FOTO: VLASTIMIL HYBRANT



Prohlídka nové haly



Slavnostního přestřižení pásky se ujali předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth, primátorka města České Budějovice Dagmar Škodová Parmová, ministr dopravy Martin Kupka a ředitel SOKV České Budějovice Jan Kořínek.



Luboš Smejkal a Přemysl Pásek – bývalí ředitelé SOKV České Budějovice, kteří se významnou měrou zasloužili o výstavbu nové haly.

Přeprava autobusů na Ukrajinu

V rámci Skupiny ČD Cargo dokážeme zákazníkům nabídnout skutečně komplexní služby. Příkladem může být přeprava autobusů na Ukrajinu. Ta byla realizována ve spolupráci se 100% dceřinou společností ČD Cargo Logistics.

Cargo Logistics

Celkem 12 starších autobusů věnoval Středočeský kraj svému partnerskému regionu – Kyjevské oblasti. Všechny autobusy pocházející od dopravce BusLine svůj provozní život strávily především na příměstských linkách v Ústeckém a Libereckém kraji. Projekt, který financoval Středočeský kraj, zahrnoval odkup, základní servis a následné darování celkem dvanácti autobusů různého stáří s roky výroby v rozmezí

let 2007 až 2014. Konkrétně se jednalo o pět vozů Solaris Urbino 15 III LE, tři MAN LÜ 364 Lion's Regio L, dva SOR CN 10.5 a dva vozy Irisbus Crossway LE 12M. Autobusy budou v rámci humanitární pomoci využity k přepravě dětí a také při případných evakuacích. Nakládka autobusů probíhala 29. a 30. května 2024 ve stanici Chrástava, kde je k dispozici čelní nakládací rampa využívaná také při vojenských přepravách. S ohledem na délku autobusů pohybující se od 10,5 do 15 metrů byly jako nevhodnější vybrány vozy řad Res a Kns. Náklad bylo samozřejmě nutně řádně upevnit nebo třeba také zabezpečit proti elektrickým výbojům, aby při přepravě nevznikly žádné problémy. Skupina

12 vozů odjela z Chrástavy 31. května 2024 běžnou vlakotvorbou přes Nymburk směr Mosty u Jablunkova st.hr. Cílovou stanicí byl ukrajinský Čop, resp. jedno ze zdejších překladišť. Nebylo tak nutné realizovat překládku na širokorozchodné vozy.

Zatímco v Chrástavě najížděli řidiči na železniční vozy popředu, v Čopu bylo nutné z vozu couvat. Při jízdě popředu by totiž s ohledem na rozvor tříosých autobusů hrozilo poškození podvozků. Celá akce skončila k úplné spokojenosti záka-

zníka, kterým byla příspěvková organizace Integrovaná doprava Středočeského kraje, a autobusy byly v druhém červnovém týdnu oficiálně předány k dalšímu využití.

MICHAL ROH



Lokomotiva 742.369 v čele manipulačního vlaku Mn 84041, jehož zátěž tvořilo 31. května 2024 celkem 12 železničních vozů ložených autobusy. Snímek byl pořízen na 238 metrů dlouhém machnínském viaduktu, který byl vystavěn jako dvoukolejný, ale k položení druhé koleje nikdy nedošlo. FOTO: TOMÁŠ SLUKA

Představujeme společnosti s majetkovou účastí ČD Cargo (7.)

D Další zahraniční dceřiná společnost operuje na železniční síti Maďarska. Díky její činnosti můžeme zákazníkům nabídnout zajištění přeprav až téměř na Balkán.

Cargo Hungary

Společnost CD Cargo Hungary byla do obchodního rejstříku zapsána v březnu 2020. Od října téhož roku je držitelem licence k provozování železniční nákladní dopravy po tratích v Maďarsku a za poslední dva měsíce roku 2020 zrealizovala přepravu 50 tisíc tun zboží. Sídlem společnosti je město Püspökladány ležící asi 50 km jihozápadně od Debrecenu. Zatímco v sousedních zemích měly České dráhy svá zastoupení, která se věnovala i sjednávání smluv o přepravě zboží, Maďarsko pro naši společnost představuje zcela nové teritorium působnosti, kde jsme se začali rozvíjet až po přijetí expanzní strategie ČD Cargo.

CD Cargo Hungary je 100% dceřinou společností CD Cargo Slovakia. S její činností je také úzce spjatá, neboť velká část vlaků pokračuje ze Slovenska do Maďarska a dále třeba do Rumunska. Proto se ohlížíme po možnostech i v tomto teritoriu, ale rumunský trh je již liberalizovaný poměrně dlouhou dobu a je charakteristický řadou specifíků, například složitostí odbavování vlaků na státní hranici, nedobrym stavem železniční infrastruktury atd. V rámci Skupiny ČD Cargo je využíván i lokomotivní a vozový park. Již v minulosti bylo hungarizováno (uzpůsobeno pro provozování v Maďarsku) několik lokomotiv řad 230, 240 a 742 a je zde možné využívat i nejmodernější interoperabilní lokomotivy ČD Cargo.

Vrchol přeprav zažila společnost CD Cargo Hungary v roce 2023, kdy převezla 835 tis. tun zboží. Nejvíce bylo černého uhlí a koksů a také



Stanicí Komárom projíždí kontejnerový vlak v čele s „resem“ 363.528 FOTO: KALMÁR GERGŐ

dřeva. V přepravách dřeva však společnost oproti roku 2022 zaznamenala výrazný pokles s ohledem na omezení vývozu této suroviny z České republiky do Rumunska. K tradičním komoditám, jejichž převoz maďarská „dceřinka“ realizuje, patří chemické produkty, obilí

nebo také kontejnery. Dieselové lokomotivy CD Cargo Hungary bývají také nasazovány při výlukách, zejména na odklonovou vozbu pro různé další dopravce.

MICHAL ROH

CD Cargo Hungary v číslech

Podíl CD Cargo Slovakia	100 %
Základní kapitál	1 010 741 569 HUF
Počet lokomotiv	15 najatých od ČD Cargo
Počet vozů	120
Počet zaměstnanců	46
Přeprava zboží (2023)	835 tis. tun

J Jednateli společnosti CD Cargo Hungary jsou od jejího vzniku Koloman Bartha a Attila Varga, kteří nám činnost maďarské „dceřinky“ přiblíží podrobněji. Koloman má na starosti legislativní a obchodní záležitosti, Attila pak provoz, bezpečnost a také ekonomiku.

► **Maďarsko je specifické nejen jazykem, kterým se zde hovoří. Jak byste charakterizoval maďarský dopravní trh? Kolik dopravců na něm působí?**

KB: Objem zboží přepravovaného v Maďarsku po železnici bohužel stagnuje, resp. pozvolna klesá. Oproti tomu počet dopravců roste a brzy dosáhne čísla 40. I s ohledem na to považujeme za velký úspěch, že objem našich přeprav stále stoupá. Domníváme se, že tento nárůst je důkazem kvality našich služeb, odbornosti našich zaměstnanců a také komplexního mezinárodního zázemí celé Skupiny ČD Cargo.

► **Společnost CD Cargo Hungary vznikla v roce 2020. Jak se vyvíjela do současnosti?**

KB: CD Cargo Hungary získalo licenci k provozování drážní dopravy 1. října 2020. Zpočátku jsme však nabízeli pouze obchodní, resp. spediční zajištění přeprav. Vlastní provoz vlaků se rozvíjel pomalu a postupně. Nejtěžším úkolem bylo získat v roce 2021 obchodní případy, ve kterých bychom zákazníkům nabídli konkurenceschopné ceny a mohli je tak

přesvědčit o kvalitě našich služeb. Energetická krize v roce 2022 také výrazně ztížila naši pozici, kdy jsme z důvodu prudkého nárůstu cen elektrické energie nebyli schopni realizovat naše služby s větším ziskem. I přesto se nám přepravní objemy podařilo navýšit až o 30 %. V první polovině roku 2023 výrazně poklesly tranzitní přepravy dřeva do Rumunska, práce bylo málo. To se však jako mávnutím kouzelného proutku změnilo



Koloman Bartha

v 2. pololetí, kdy se opět vlaky rozjely a nám se podařilo zrealizovat rekordní objem. Naše společnost navzdory všem překážkám na maďarském trhu tvrdě bojuje a výsledky potvrzují, že úspěšně.

► **Jak organizujete a řídíte dopravu v Maďarsku?**

AV: Na organizaci provozu a plnění každodenních úkolů v Maďarsku se podílejí 2 manažeři. Vlastní operativu má pak na starosti



Attila Varga

5 dispečerů na plný úvazek, kteří na provoz našich vlaků dohlížejí 24 hodin denně. Vlaků máme denně na síti pouze 3–5, ale je třeba nejen řídit jejich provoz, ale u správců infrastruktury MÁV nebo GySEV objednat trasy, nakomandovat strojvedoucí, zajistit odbavení vlaků atd. Provoz na hlavních tratích je také do značné míry ovlivněn rozsáhlou výlukovou činností.

► **Jak hodnotíte spolupráci s jinými společnostmi Skupiny ČD Cargo?**

KB: Nejvýznamnější je samozřejmě spolupráce s naší mateřskou společností CD Cargo Slovakia. Každodenně si vyměňujeme vlaky, spolupracujeme samozřejmě i obchodně. K naší radosti se však začíná intenzivně rozvíjet i spolupráce s pobočkou v Rakousku a se společností ČD Cargo ADRIA. Zde vidím velký potenciál s ohledem na jaderské přístavy a jejich probíhající modernizaci.

► **S jakou strategií jste vstoupil do roku 2024 a jaké dlouhodobé cíle si stanovuje vaše společnost?**

AV: Nejdůležitějším strategickým cílem je pokračovat v trendu navyšování přepravních objemů a postupně s tím rozšiřovat i tým našich zaměstnanců v provozu i těch, kteří sjednávají nové obchody.

MICHAL ROH
FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Dvojčata řady 743 i na Liberecku

V letech 1987–1988 bylo pro provoz na ozubnicové dráze Tanvald – Kořenov (Harrachov) vyrobeno celkem 10 dieselelektrických lokomotiv řady 743. Ty byly primárně určeny jako náhrada dožívajících „rakušanek“ T 426.0 a motorových vozů M 240. Kromě nasazení ve strojové stanici Tanvald našla řada 743 uplatnění také v samotném Liberci.

K občasnému spojování lokomotiv řady 743 na dvojlenné řízení docházelo víceméně pouze v Tanvaldu, a to ještě pouze příležitostně. S dalším poklesem výkonů na konci let devadesátých opět vyvstala myšlenka oživení dvojlenného řízení, přičemž prvotní myšlenka spočívala v náhradě dvojic „brejlovců“ řady 753. Nicméně řada 743 byla primárně předurčena na posun, na manipulační vlaky a na adhezně náročnou „zubačku“. Náhrada „brejlovců“ dvojicí 743 se tedy nesetkala s úspěchem a nižší normativ vlaků a prodlužování jízdních dob „vygenerovalo“ u tehdejších Českých drah nečekané řešení, kterým byla redisolokace celkem šesti lokomotiv (743.004, 005, 006, 007, 008 a 009) na tehdejší pracoviště Děčín, Česká Lípa a Rumburk. V Liberci, pro který byla řada 743 určena, tím pádem zůstalo paradoxně minimum strojů, konkrétně 743.001, 002, 003 a 010. Posléze byla část lokomotiv z Děčína přesunuta do Mostu na místní výkony, jako například vozbu manipulačních vlaků do Kadaňského Rohozce, Loun nebo Litvínova. Tímto krokem prvotní předurčení lokomotiv vzalo za své a řada 743 se dostala na běžné výkony, kde dosud dominovala řada 742. Tento stav s drobnou změnou spočívající ve výměně stroje 743.007 za 743.003 mezi pracovišti Most a Liberec vydržel i po vzniku ČD Cargo v roce 2007.

V letech 2012–2013 se začalo uvažovat o odstavení „pošumavských bardotek“, přičemž jako náhrada se nabídlo využití výše zmíněných šesti lokomotiv řady 743. V roce 2014 následoval přesun strojů 743.003, 004, 005, 006, 008 a 009 do

SOKV České Budějovice. Novou domovinou se zprvu stalo pracoviště ČD Cargo ve Volarech, které tak přešlo z velkých lokomotiv řad 751 a 749 na poněkud specifické 743. Nutnost vyšších provozních teplot stroje, nižší výkon a delší jízdní doby tehdejší personál moc nekvitoval, což vedlo k myšlence obnovení dvojlenného řízení. Tento krok se nakonec povedlo v SOKV České Budějovice realizovat, a tak dvojice lokomotiv řady 743 brzdily nejen horské lokálky na Volarsku, ale později převzaly vozbu za řadu 708, 709 a 742 i na Strakonicku. Určitý problém byl pouze s přechodností, kdy řada 743 nesmí například do Týna nad Vltavou, což ve své podstatě generovalo použití lehčí řady 708 nebo 709. Obdobně ani dálková vozba na tzv. Protivínce z Českých Budějovic do Berouna nebyla úplně v souladu s prvotní myšlenkou vzniku řady 743. Zde také došlo k celkem vážnému zahoření stroje 743.009, který byl následně několik let mimo aktivní službu. V letech 2020–2022 se řada 743 ve dvojlenném řízení dostala na manipulační vlaky z Tábora do Milevska a Pacova. Určitou zajímavostí bylo nasazení dvojčat 743 na známou lokálku do Bechyně nebo rovinatou dráhu podél třeboňských rybníků. Později „elektroniky“ doplnila řada 731, taktéž ve dvojlenném řízení. V posledních dvou



Psal se rok 2022 a nasazení dvojic lokomotiv řady 743 na pracovišti ČD Cargo v Táboře bylo tehdy běžnou denní záležitostí. Fotografie „elektroniků“ 743.006 + 743.008 v čele Mn 88004 Pacov – Tábor byla pořizena u bývalé železniční stanice Pořín.

letech, s nástupem modernizovaných strojů 742.71, přešla řada 743 do záloh a na méně „atraktivní výkony“, tedy vyjma Volarska, kde je řada 743 stále turnusována, neboť stroje inventárních čísel 005 a 009 jsou vybaveny zabezpečovacím zařízením – radioblokem pro lokálku z Čičenic přes Prachatice do Volar.

Opačná situace byla v Liberci. Zde by se stav a nasazení řady 743 dal označit za setrvalý. Na pracovišti Turnov je stroj 743.007 turnusově nasazován na obsluhu Tanvaldska a ozubnicové dráhy do Kořenova. Dále řada 743 provádí obsluhu Staropacka, a to včetně lokalit jako je Lomnice nad Popelkou nebo Šárov-cova Lhota. V samotném Liberci jsou dísklovány stroje 743.002, 008, 010, jenž kromě staničních záloh jezdí s manipulačními vlaky v širokém okolí, ať už jde o Chrastavu nebo Frýdlantský výběžek. Za zmínku stojí i poněkud „domácí“ přístup k těmto strojům, což dokládá i jejich vzhled. V roce 2022 byl na českobudějovické lokomotivě 743.008 obnoven zeleno-žlutý nátěr, který původně vznikl v devadesátých letech, coby korporátní nátěr pro „elektroniky“. Účelem tohoto netradičního nátěru bylo odlišit řadu 743 od běžných „kocourů“ řady 742. Vzhledem k tomu, že na pracovišti Liberec je stále řada 743 brána jako stěžejní, naproti tomu v Českých Budějovicích pouze co by záloha za moderní stroje 742.71, došlo k výměně nově nalakované 743.008 za korporátní 743.001. Tím se stroj 743.001 dostal do dvojic s ostatními českobudějovickými a naopak „elektronik“ 743.008 začal jezdit v jizerských horách.



Dopravná Rásnice leží v nejsevernější části České republiky, ve Frýdlantském výběžku. Dvojice „elektroniků“ 743.010 + 743.008 zde s Mn 84001 vyčkává na křižování s protijedoucím osobním vlakem ČD.

V roce 2023 s nárůstem přeprav při kúrovkové kalamitě vyvstala potřeba dalších strojů na manipulační vlaky nejen do oblasti Liberce. Protože však inventární stav řady 742 nedával moc prostoru ke spojení do dvojic, byla „oprášena“ myšlenka na spojení alespoň dvou lokomotiv řady 743 do dvojlenného řízení. K samotné realizaci došlo na sklonku roku 2023, kdy SOKV České Budějovice pro PJ Praha, PP Nymburk zhotovilo dva a později další dva nové kabely na propojení tzv. dvojlenu. Hned v prvních lednových dnech tento projekt pokročil do další fáze a po potřebném vychytání prvotních nedostatků se podařilo spojit stroje 743.008 a 743.010. Dne 10. ledna 2024 dvojice „elektroniků“ odvezla své první vlaky ve Frýdlantském výběžku. Další fáze přišla v dubnu, kdy byl přímo v SOKV České Budějovice obnoven dvojlenný stroj 743.002, jenž posléze se sesterskou 743.001 odvezl v rámci zkušební jízdy vojenský transport do Polečnice. Jako poslední se na obnovu dvojlenného řízení dostal „elektronik“ 743.007.

Tento projekt na přelomu května a června přešel do finále a dnes lze i liberecké lokomotivy řady 743 běžně dle předepsaných postupů spojovat na dvojlenné řízení, což eliminuje neefektivní operativní přesuny dvojčat řady 742 nebo 750 na Liberecko za účelem odvozu větší zátěže po dobu, kdy nestačí turnusová sóla lokomotiva řady 743.

Závěrem nezbyvá než poděkovat všem zúčastněným stranám ať už odborům 9 a 21, tak i SOKV a tehdejšímu PJ České Budějovice a všem provozním zaměstnancům, kteří byli celému procesu nápomocni.

TEXT A FOTO: NT

Čmeláci na Vlárské dráze

V sobotu 15. června 2024 se nejen pro české, ale i pro zahraniční účastníky uskutečnila fotoakce s motorovými lokomotivami přezdívanými „čmelák“.

Hlavními účinkujícími byly lokomotivy 771.099 ČD Cargo a 770.095 ZSSK Cargo. Druhý jmeno-

vaný stroj je v dlouhodobém nájmu u dopravce Trans Rapid. Účastníci akce se fiktivně přenesli do devadesátých let, kdy řada 771 běžně na Vlárské dráze jezdila, a to jednak s tzv. směškami (relačními vlaky), ale také například s ucelenými vlaky sklářského písku z Jestřebí, resp. z Brna-Maloměřic do Kyjova a opačně. Kromě vybraných dvou lokomotiv řady 770 a 771 byla



Dnes již nejspíš neopakovatelný pohled na známé fotogenické oblouky v traťovém úseku Brankovice – Nemotice, ve kterých sledujeme dvojici strojů 771.099 a 770.095 s mimořádným nákladním vlakem Slavkov u Brna – Vlkoš.

na akci použita souprava Falls, která shodou okolností o pár dní dříve přijela z opravy, a než byla dána do oběhu na pravidelné přepravy, operativně posloužila právě na jízdu fotovlaku.

Do plánování a realizace akce bylo zainteresováno nemálo zaměstnanců ČD Cargo. Odbory GŘ 7 a 21 zajistily veškerou komunikaci s objednavatelem a naplánování tras dle požadavku. SOKV Ostrava a OPŘ Východ zapůjčilo stroj 771.099 a dle instrukcí zajistilo jeho převoz do Otrokovic. Pracoviště Otrokovice provedlo sestavení soupravy, a to včetně nezbytných úkonů jako je soupis vlaku, úplná zkouška brzd, ale mnoho dalších dílčích dopravních úkonů. Naopak pracoviště v Brně-Maloměřicích zajistilo lokomotivní četu a vzhledem k ostrým obrátům soupravy fotovlaku i nezbytné a včasné soupisy, bez kterých by se nepovedlo už tak časově náročný jízdní řád dodržet. V neposlední řadě patří poděkování i na řízení provozu do České Třebové. Bohužel vzhledem k počtu zainteresovaných zaměstnanců ČD Cargo do této akce nelze všechny jmenovat, proto pro všechny jedno velké Díky od účastníků akce z řad fotografů a přátel železnice.

Jen snad pro zajímavost. „Čmelák“, dnes již legendární dieselelektrická lokomotiva řady 771 je, nebo dnes už spíše byla určena pro těžký posun a dopravu těžších nákladních vlaků. Stroje vyráběly v letech 1968–1972 ve firmě „Strojárske a metalurgicke závody Dubnica nad



Stroj 770.095 na postrku dvaceti vozů Falls ČD Cargo v údolí u Jestřebí. Určitou zajímavostí této dráhy je fakt, že jde o poslední neelektrifikovanou dvojkolejnou dráhu v České republice, která v některých úsecích možná nápadně připomíná slovenský Jižní tah mezi Zvolenem a Košicemi v úseku u zastávky Píla.

Váhom“ (SMZ) jako zdokonalenou verzi starších strojů řady 770.

V roce 2024 se s „čmeláky“ ČD Cargo můžeme setkat již pouze v Chebu, kde lokomotiva 771.182 slouží na staniční záloze, a dále na Ostravsku, kde poslední provozní mohykán 771.099 zajišťuje pestrou skladbu výkonů. Nejčastěji je možné ho potkat na „Biocelu“ nebo při posunech kolem Třince. Ve své podstatě, byť jde o poslední dvě provozní lokomotivy této řady u ČD Cargo, je jejich nasazení téměř stejně tak velké a nepostradatelné jako u moderní řady 742.7.

TEXT A FOTO: NT

Proces přípravy nefinančního reportingu v ČD Cargo

V květnovém Cargováku jsme si rámcově představili nefinanční reporting a povinnosti, kterými se bude muset ČD Cargo řídit dle Evropské legislativy. Toto pokračování se pokusí čtenářům blíže vysvětlit kroky, které absolvujeme v tomto roce, abychom byli připraveni na audit nefinančního reportingu v roce 2025.

Skupina ČD se na tuto novou zákonnou povinnost začala připravovat již v minulém roce, a to ve spolupráci s ESG specialisty z poradenského společnosti PricewaterhouseCoopers (PWC). ESG nemá být pouze o přípravě datových zdrojů, ale o komunikaci se stakeholdery, o nastavení cílů a procesů v oblasti udržitelnosti a jejich zařazení do běžného chodu společnosti. Příprava se skládá z dílčích aktivit (projektů), které bude nutné v rámci skupiny ČD Cargo odpracovat (viz schéma). Obdobný projekt probíhá i na ČD a v určitém rozsahu i v dalších společnostech ze Skupiny ČD. Výhodou celoskupinového řešení je sdílení informací a výstupů z dílčích etap, které povedou k jednotnému přístupu ve vykazování dat, což usnadní jejich následnou konsolidaci.

Dvojitá významnost

V rámci této aktivity ČD Cargo stanovilo významné oblasti, které budou základním kamenem struktury nefinančního reportu. Jedná se o stěžejní krok v rámci přípravy nefinančního reportingu, bez kterého by nebylo možné pokračovat dalšími aktivitami. Dvojitá významnost je často označována jako dvojitá materialita, protože při stanovení významnosti využívá 2 pohledy na udržitelnost:

- 1) jak významné jsou dopady vlastních aktivit společnosti na zainteresované strany
 - 2) finanční významnost rizik a příležitostí, které ovlivňují společnost z vnějšího prostředí
- Před samotným posouzením významnosti bylo třeba zmapovat podnikatelské činnosti skupiny ČD Cargo, popsát hodnotový řetězec a stanovit zainteresované subjekty – stakeholdery. Následovala identifikace relevantních dopadů, rizik a příležitostí (tzv. IRO's), která byla namapo-



vána na Evropské standardy pro podávání zpráv udržitelnosti (ESRS). Posléze byla provedena validace IRO's za ČD Cargo včetně stanovení hranice významnosti. Významná témata budou pilířem nefinančního reportu a v ESRS standardech a jsou dělena dle známých písmen E, S, G. Obsahovou stránku významných témat včetně vazby na ESG si představíme v některém z dalších čísel Cargováku.

GAP analýza

Aktuálně probíhající projekt přímo navazuje na výstupy z dvojitá významnosti. K významným oblastem se provádí rozdílová analýza, kdy na úrovni jednotlivých podoblastí a datových bodů prověřujeme, zda má skupina ČD Cargo k dispozici požadované informace (dle ESRS standardů). Často se jedná o data, která ČD Cargo konsoliduje v rámci zprávy o udržitelnosti pro ČD. Nicméně k těmto datům bude potřeba doložit informace kvalitativního charakteru – tedy na úrovni politik či interních opatření. Z probíhajícího projektu je patrné, že největší výzvou bude doplnění informací od dceřiných společností ČD Cargo.

Stanovení cílů udržitelnosti a akčního plánu

Projekt, který také již odstartoval. Ve spolupráci s poradenskou společností a vedoucími pracovníky ČD Cargo budeme nastavovat krátkodobé a střednědobé cíle z oblasti udržitelnosti. Správné nastavení cílů je stěžejní, neboť cíle budou pro ČD Cargo závazné v komunikaci s bankami, ratingovými agenturami, ministerstvy a dalšími státními institucemi včetně poskytovatelů dotací apod. Cíle musí být především do-

sažitelné a k jejich naplnění musí být stanovena dílčí opatření, aby byla zachována konkurenceschopnost ČD Cargo a železniční nákladní doprava jako ekologicky šetrnějšího módu dopravy.

Nastavení governance struktury a reportovacích procesů

Vzhledem k rozsahu nefinančních informací, které bude třeba pro potřeby auditu sbírat, se neobejdeme bez komplexního nastavení procesu sběru, konsolidace a reportování dat. Jednotný postup bude nezbytný pro celou skupinu ČD Cargo.

ESG rizika

V rámci ESG rizik se věnujeme tématu klimatických rizik. Soustředíme se na posouzení možného vlivu fyzických rizik souvisejících se změnou klimatu (povodně, bouře, sesuvy půdy) na aktiva ČD Cargo. Primárně budeme posuzovat vliv na budovy a nakládková/vykládková místa. Výstupem bude analýza potenciálního dopadu v případě naplnění klimatického rizika. Tento projekt nám detailněji připraví podklady do významných oblastí z Ekologie (významné na základě dvojitá materiality) a je nezbytným vstupem pro reporting ukazatelů dle EU Taxonomie.

EU Taxonomie

EU Taxonomie je další z legislativních požadavků, který nám spolu s CSRD a ESRS standardy definuje udržitelnost ekonomických aktivit. Evropská legislativa definovala sadu aktivit, které jsou považovány za udržitelné a pomáhají k naplnění jednoho z definovaných cílů, a naopak významně nepoškozují jiný environmentální cíl a splňují další

nezbytná screeningová kritéria. Výstupem je vykazání podílu našich aktivit (obrat, investiční výdaje a část provozních výdajů), které jsou v souladu s tímto nařízením. Železniční nákladní doprava obecně je způsobilou aktivitou, ale některé naše aktivity (například přeprava fosilních paliv) už v souladu s taxonomií nejsou.

Výpočet uhlíkové stopy

ČD Cargo má již třetím rokem zakalkulovanou část uhlíkové stopy společnosti, aby naplnila zákonný požadavek na zveřejnění zprávy o udržitelnosti Skupiny ČD – viz www.cdcargo.cz/documents/10179/3690644/2023-cz.pdf. Kalkulaci vypracovávají společnosti C13 a VUZ na základě našich dat. V současné době se ve zprávě počítá uhlíková stopa ČD Cargo za scope 1 (přímé emise – například spalena nafta v lokomotivách) a 2 (nepřímé emise – například spotřeba nakoupené elektřiny do lokomotiv). Ve spolupráci s poradenskou společností probíhá pilotní kalkulace scope 3 (emise, které nejsou započítány ve scope 1 a 2 vznikající následkem činnosti podniku) za rok 2023 a celou skupinu ČD Cargo včetně dceřiných společností. Zjištění z pilotního výpočtu budeme chtít použít při výpočtu uhlíkové stopy za rok 2024. Výsledná data využijeme v oblasti ekologie, kde máme významné datové oblasti na základě výstupů z dvojitá materiality.

Sběr ostatních nefinančních dat a Příprava nefinančního reportingu

Na konci procesu budeme konsolidovat veškerá data, která máme za skupinu ČD Cargo k dispozici. Cílem je mít data připravená tak, abychom naplnili veškeré požadavky nefinančního reportingu a byli stoprocentně připraveni na audit. Audit započne v únoru 2025 a potrvá do začátku dubna, kdy bychom měli obdržet auditní zprávu. V pokračování tématu udržitelnosti se zaměříme na vysvětlení pojmu „ESG“, tedy vysvětlení významu těchto 3 písmenek s vazbou na klíčová témata, která se týkají ČD Cargo.

PETRA SLOVÁČKOVÁ
RADEK SMETANA

Inspirativní HRrrrZóna

Jak si užít léto naplno?

Léto je čas slunce, dovolených a odpočinku. Pro mnoho z nás je to také ideální příležitost nabrat novou energii a najít rovnováhu mezi pracovním a osobním životem. Připravili jsme pro vás několik tipů, jak si užít léto naplno, ať už plánujete dovolenou v zahraničí, nebo zůstáváte doma.

1. Plánujte dopředu: Chcete-li si léto skutečně užít, naplánujte si volný čas dopředu. Vytvořte si seznam aktivit, které byste chtěli zažít, ať už jde o výlety do přírody, návštěvu kulturních akcí nebo jen relaxaci na zahradě. Dovolena nemusí být nutně dlouhá – i prodloužený víkend může přinést osvěžení.

2. Objevujte krásy Česka: Nemusíte cestovat daleko, abyste zažili nezapomenutelné léto. Česká republika nabízí nespočet krásných míst, která stojí za to navštívit. Ať už se rozhodnete pro pěší túry v Krkonoších, prozkoumávání moravských vinných sklípků, nebo lenošení

u některého z našich krásných jezer, vždy najdete něco nového a inspirujícího.

3. Zdravý pohyb na čerstvém vzduchu: Léto je ideální čas pro venkovní aktivity. Sportujte venku, běhejte, jezděte na kole, nebo se vydejte na turistiku. Pohyb na čerstvém vzduchu nejen



zlepší vaši fyzickou kondici, ale také napomůže ke zlepšení nálady a snížení stresu. Nezapomeňte na pravidelné pití vody a ochranu před sluncem!

4. Letní kuchyně: Využijte sezónní potraviny a připravte si lehká a osvěžující jídla. Grilování na zahradě, čerstvé saláty a domácí limonády jsou ideální volbou pro horké letní dny. Nejenže vám dodají energii, ale také podpoří vaše zdraví.

5. Čas na sebe: Léto je také skvělou příležitostí věnovat čas sám sobě. Ať už si vyhradíte chvíli

na čtení knihy, meditaci nebo prostě jen na odpočinek, je důležité si uvědomit, že čas pro sebe je nezbytný pro celkovou pohodu.

6. Společenské aktivity: Uspořádejte letní setkání s přáteli a rodinou. Společné grilování, pikniky nebo večerní posezení u ohně jsou skvělými příležitostmi k posílení vztahů a načerpání nové energie. Společenské aktivity napomáhají ke zlepšení nálady a snižují pocit osamělosti.

7. Naučte se něco nového: Léto je ideální čas na rozšíření obzorů a naučení se něčeho nového. Přihlaste se na kurz, začněte nový koníček nebo se věnujte projektu, na který jste dlouho neměli čas. Učení nových věcí stimuluje mysl a přináší pocit úspěchu.

Tipy na letní akce v ČR

• **Pražské Letní Shakespearovské slavnosti** (Praha): Tato každoroční divadelní událost nabízí jedinečný zážitek z představení pod širým nebem. Termín: 26. června – 2. září 2024.

• **Vizovické trnkobraní** (Vizovice): Tento festival spojuje hudbu a tradiční české slivovice. Kromě koncertů známých kapel si můžete užít soutěže v pojídání švestkových knedlíků a další zábavné aktivity. Termín: 16.–17. srpna 2024.

• **Sázavafest** (Světlá nad Sázavou): Tento multižánrový hudební festival se koná v malebném prostředí Světla nad Sázavou a nabízí pestrou škálu hudebních vystoupení od popu po rock, elektronickou hudbu a další. Termín: 1.–3. srpna 2024.

• **Hradý CZ** (různé lokace): Putovní festival, který se koná na různých hradech po celé České republice. Každý víkend se festival přesouvá na jiné historické místo a nabízí koncerty populárních českých a slovenských interpretů. Termíny a lokace v srpnu: Rožmberk nad Vltavou: 2.–3. srpna 2024, Veveří: 9.–10. srpna 2024, Hradec nad Moravicí: 16.–17. srpna 2024, Bouzov: 23.–24. srpna 2024, Bezděz: 30.–31. srpna 2024.

Závěr

Ať už se rozhodnete strávit léto kdekoli a jakkoli, nejdůležitější je, abyste si odpočinuli, načerpali novou energii a užili si čas s blízkými. Věnujte čas sobě, svým zálibám a aktivitám, které vás těší. Přejeme vám krásné léto plné nezapomenutelných zážitků!

ZA VÁŠ TÝM PERSONÁLNÍHO ODBORU
BÁRA, OLESKA A PEPA

Sledujte nás na FB:



Rozjed'to s ČD Cargo

Quo vadis, PKP CARGO?

Polské PKP CARGO, jeden z největších evropských železničních nákladních dopravců, prochází složitým obdobím. 27. června 2024 podalo představenstvo PKP CARGO S.A. žádost k Okresnímu soudu pro hlavní město Varšava o zahájení restrukturalizačního řízení.

Toto řízení, které je opakem konkursu, nicméně znamená, že pokud soud návrhu vyhoví, bude jmenován správce, který bude dohlížet na činnost představenstva společnosti. Zahájení restrukturalizačního řízení se dotýká pracovních vztahů a má z hlediska práv a povinností zaměstnanců a zaměstnavatele stejné účinky jako prohlášení konkursu. Po zahájení restrukturalizačního řízení nebude možné směřovat exekuci na majetek dlužníka. Cílem tohoto kroku je zachránit společnost a dlouhodobě obnovit její solventnost a konkurenceschopnost při zachování co největšího počtu potřebných pracovních míst. Již 3. července 2024 však Představenstvo PKP CARGO informuje, že rozhodlo o provedení skupinového propouštění. Důsledkem tohoto usnesení je v souladu se zákonem zahájení konzultací o záměru provedení skupinového propouštění s podnikovými odborovými organizacemi. Skupinové propouštění se má týkat až 30 % (4 142) zaměstnanců společnosti v různých profesních skupinách a mělo by proběhnout do 30. září 2024. Zde je nutné uvést, že tato opatření se týkají pouze polské mateřské společnosti PKP CARGO a nemají dopad například na dceřinou

společnost PKP CARGO INTERNATIONAL působící mimo jiné také v České republice. A také je nutné poznamenat, že již od 1. června 2024 je 20 % zaměstnanců PKP CARGO označeno za neaktivní a jsou nuceně doma s 60% mzdou.

Dle informací z loňské výroční zprávy dosáhl dopravce, který disponuje více než 53 000 vozy, 1 500 lokomotivami, zaměstnává 20 000 pracovníků a vlastní 20 dceřiných společností, zisku 82,1 milionu PLN (EBITDA 1 083,1 milionu PLN). Nicméně v roce 2023 byl zaznamenán výrazný pokles přeprav. Zatímco polský železniční nákladní trh z pohledu přepravního výkonu (tkm) meziročně poklesl o 1,4 %, zaznamenalo PKP CARGO meziroční pokles o 16,3 % (4 miliardy tunokilometrů). K výraznému poklesu dle komodit došlo u pevných paliv (-19,8 %), kovů a rud (-28,2 %), chemických výrobků (-13,5 %), intermodálních přeprav (-33,5 %), kapalných paliv (-45,5 %). Ještě hrozněji vypadá postupná ztráta podílu na polském železničním trhu, kdy ze 100 % v roce 2003 (od tohoto roku je umožněn volný přístup ostatních dopravců) tento podíl klesl na 60 % v roce 2013 a 33,9 % v roce 2023. V prvním čtvrtletí roku 2024 pak tržní podíl PKP CARGO z pohledu přepravního výkonu na polském železničním nákladním trhu klesl pod 30 %. V roce 2023 však PKP CARGO přepravilo i tak úctyhodných 76,6 milionů tun zboží (20,9 miliardy tkm).

Jak se do této situace PKP CARGO dostalo? Jsou uváděny důvody jako rostoucí inflace, klesající poptávka a rostoucí náklady na energii. Hovoří se též o hospodářské stagnaci, vlivu konfliktu



V roce 2023 PKP CARGO přepravilo 76,6 milionů tun zboží. FOTO: MICHAL ROH ML.

na Ukrajině, nekonkurenceschopnosti železnice vůči silničním přepravám, či letech špatného řízení společnosti. Situaci PKP CARGO zhoršilo politické rozhodnutí z roku 2022 o realizaci nařízení vlády o přepravě uhlí. Výsledné odstoupení od ostatních smluv mělo negativní dopad na stav a finanční situaci společnosti v následujících letech. Dne 20. června 2024 zahájilo PKP CARGO soudní řízení proti svému bývalému vedení a bývalému polskému premiérovi Mateuszi Morawieckému s odvoláním na kroky, které vedly k nejisté finanční situaci společnosti. Stížnost podaná varšavské prokuratuře prohlašuje, že předchází představenstvo se dopustilo zločinů tím, že nechránilo zájmy společnosti a nejednalo na pevných právních základech. Nutno dodat, že dle výroční zprávy z roku 2023 tvoří přepravy pevných paliv 45 % přepravního výkonu společnosti.

Letošní rok se pro polského dopravce též nese ve znamení bouřlivých změn v dozorčí radě i představenstvu a například oficiální výsledky hospodaření za rok 2023 byly zveřejněny o mě-

síc později, než byl závazný termín pro akcionáře. PKP CARGO je akciovou společností od roku 2013 kótovanou na varšavské burze. Největším akcionářem je polský stát prostřednictvím společnosti PKP SA (33 %) následovanými dvěma velkými penzijními fondy Allianz (9,8 %) a Nationale Nederlanden (6,9 %) a drobnými akcionáři. Hodnota společnosti je téměř 5x nižší, než v den jejího debutu na burze před více než 10 lety.

Dle doposud zveřejněných informací se PKP CARGO dohodlo s nejméně třemi společnostmi na přesunu několika stovek pracovníků – 300 zaměstnanců by mělo přejít k polskému regionálnímu provozovateli osobní dopavy POL-REGIO, 400 zaměstnanců k PKP Intercity a 300 zaměstnanců k PKP Intercity Remtrak (opravy kolejových vozidel pro osobní dopravu). Tato opatření přicházejí v době, kdy PKP CARGO za první čtvrtletí 2024 vykázalo ztrátu ve výši téměř 118 milionů PLN.

PŘIPRAVIL: MICHAL VÍTĚZ

Do práce na kole

Květnová výzva „Do práce na kole“ je za námi a již nyní je možné se hlásit do dvoutýdenní výzvy, která proběhne od 16. do 29. září 2024 v rámci Evropského týdne mobility (Zářijová výzva 2024 - Do práce na kole (dopracenakole.cz)).

V květnové výzvě sice ČD Cargo nepostavilo žádný oficiální tým, my jsme však nezáváhali a postavili tým neoficiální hájící barvy a jméno ČD Cargo. Do práce jsme v květnu najezdili na kole a nachodili pěšky celkem 1 326 km – 911 km na kole a 415 km pěšky. Oproti cestování autem jsme ušetřili 212,2 kg emisí CO₂. Ušetřili jsme 11 stromů pro absorpci CO₂. Pra-

videlnost našeho týmu dosáhla 100 % = jezdili jsme do práce na kole nebo chodili pěšky každý den bez ohledu na počasí. Největším dravcem byl Richard Jech s 507 km. Do práce to měl na vzdálenost nejdále, proto ty výsledky. Zdálo by se, že Milan Kutý bydlí jen kousek na druhém břehu rybníka, vyjezdil však jen 291 km.

V rámci ESG je počítáno i s udržitelnou dopravou zaměstnanců do práce a právě výzva „Do práce na kole“ je jednou z cest, jak zaměstnance motivovat a vyzkoušet technologie pro sběr dat pro nefinanční výkazy. Přidejte se k nám, do práce na kole jezdíme nejen v květnu. ☺

PETR DROZD



Tenisový turnaj ČD CARGO

Již poosmnácté se příznivci „bílého sportu“ sešli na tradičním tenisovém turnaji čtyřher ČD Cargo. Podobně jako v loňském roce se turnaj uskutečnil na tenisových kurtech TK PRECHEZA Přerov na závěr tzv. tenisové akademie Petra Huťky, což je týdenní tenisové soustředění osobností ze světa šoubyznysu, sportu a podnikatelské sféry.



Souběžně s jejich závěrečným turnajem probíhal 21. června 2024 i náš turnaj „cargácký“. Kromě českých deblových dvojic se turnaje zúčastnili i hráči ze Slovenska a Polska. Zpestřením turnaje byla pak i možnost na kurtech sledovat třeba Leonu Machálkovou, Petra Rychlého, Felixe Slováčka, Věru Martinovou, Šárku Markovou či další známé tváře, které si v tenisovém umění nic nezadali se svým kumštem uměleckým.

Úmorné vedro a vysoká vlhkost vzduchu důkladně prověřila nejen tenisové schopnosti všech hráčů, ale i jejich odolnost a fyzickou připravenost. Nutno s úlevou dodat, že všichni přežili bez úhony a turnaj si užili. Naše společnost měla na turnaji opravdu reprezentativní zastoupení, neboť se ho jako aktivní hráč zúčastnil i předseda představenstva Tomáš Tóth, který navíc patřil k hráčům, kteří odehráli nejvíce zápasů. Podporou, a to nejen jeho byl pak i další zástupce vrcholového managementu Zbyszek Waclawik v roli diváka a fanouška.

Není ani podstatné, kdo a jak se umístil, neboť všichni hráči předváděli po celý den skvělé výkony a patří jim uznání a obdiv! Abychom však splnili nezbytnou zpravodajskou povinnost, musíme konstatovat, že pohár pro vítěze si do Třebíče z turnaje odvezl pár Ludvík Horák a Petr Kopřiva (Tedom). Ještě jednou díky všem účastníkům turnaje a těšíme se opět za rok na shledanou na tenisových kurtech.

ZDENĚK ŠILER

FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Döllnitzbahn

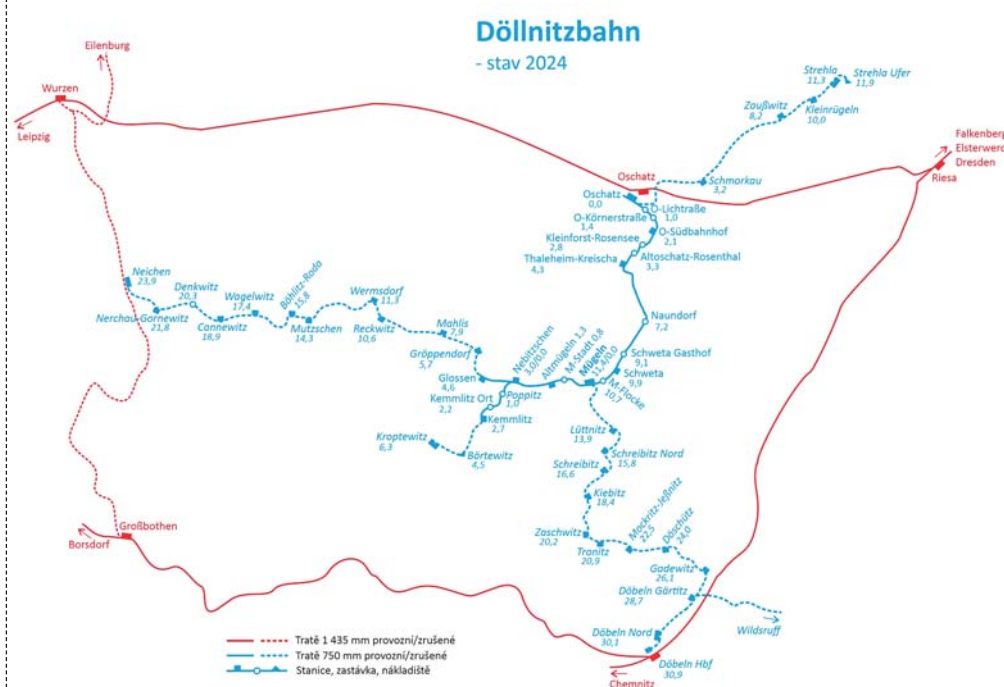


Sousední Sasko by se bez nadsázky dalo nazvat zemí úzkorozchodných drah. V letech největší slávy zde jich bylo v provozu přes dvacet a téměř každé větší město bylo díky nim připojeno k železniční síti. Celková délka saských úzkorozchodek přesáhla 500 km. Jedna z největších úzkorozchodných sítí byla vybudována u města Mügeln, v jen mírně zvlněné zemědělské krajině mezi dvěma hlavními tratěmi spojujícími Drážďany s Lipskem.

Plány na výstavbu normálněrozchodné lokálky do Mügelnu dlouhá léta nevycházely, úspěšný byl až projekt na výstavbu úzkorozchodné tratě mezi městy Oschatz, Mügeln a Döbeln. Její první úsek z Mügelnu do Döbelnu byl pro veřejnost otevřen 31. října 1884, severní větev do Oschatzu byla do provozu předána 7. ledna 1885. Síť úzkorozchodných drah se postupně rozrůstala. 1. listopadu 1888 byla otevřena trať z Mügelnu do Neichenu (Nerchau-Trebsen), 1. ledna 1892 trať Oschatz – Strehla a 3. srpna 1903 se rozjely vlaky po dráze z Nebitzschenu do stanice Kropfowitz. Mügeln se stal jednou z největších úzkorozchodných stanic v Evropě, síť drah o rozchodu 750 mm přesahovala 70 km a odbočovala z ní celá řada dalších vleček. V Döbelnu se napojovala na síť dalších úzkorozchodných drah u Meißenu a Wildsruffu.

Dráhy od počátku ožívaly zejména na podzim kampaňovými přepravami zemědělských plodin, především cukrové řepy. Ta byla po železnici dovážena do cukrovarů v Oschatzu i Döbelnu. Výjimkou byla větev do Kropfowitz sloužící především k odvozu kaolinu z okolních kaolinových lomů. Většina zboží byla přepravována v normálněrozchodných vagonch umístěných na podvalníkovech vozech. Trať zažívaly svá lepší i horší léta. Velké oživení nastalo po skončení 2. světové války v důsledku nedostatku pohonných hmot pro autobusy a automobily. Pod správou DR pak bohužel přišla vlna rušení celé řady úzkorozchodných drah, kterému se v letech 1964–1972 nevyhnula ani zdejší síť. Víkendový provoz osobních vlaků zůstal nakonec zachován pouze na úseku Oschatz – Mügeln a i ten byl v roce 1975 zastavený. Nákladními vlaky však byly i nadále obsluhovány kaolinové doly u obce Kemmlitz. Například v roce 1986 bylo po „úzké“ přepraveno 360 tis. tun zboží a jezdilo zde až 6 párů nákladních vlaků denně. Nákladní doprava přežila i privatizaci dráhy v roce 1993, kdy ji převzala společnost Döllnitzbahn, a ukončena byla až v roce 2001. V roce 1995 byly znovuzavedeny osobní vlaky v podobě několika školních spojů denně. Význam-

ným počinem bylo v roce 2006 obnovení krátkého úseku z Nebitzschenu do Glossenu. V současnosti je provozována síť o délce 19 km. Se čtyřmi páry osobních „školních“ vlaků v dieselové trakci se na Döllnitzbahn setkáme i v současné době. O letních víkendech je doplňují výletní dieselové vlaky a ve vybraných dnech se na trať vydávají zvláštní vlaky vedené některou z parních lokomotiv. Zajímavostí je nasazování dvou původně rakouských lokomotiv řady 199 z roku 1940 na osobní vlaky. Na stanici v Mügelnu je možné si prohlédnout celou řadu nákladních vozů, které bývají příležitostně nasazovány na objednané fotovlaky. Pozornému návštěvníkovi neujde zařízení Heberleinovy lanové brzdy na nákladních vozech. V Mügelnu na stanici je možné také navštívit expozici věnovanou kaolinu – zážitkový svět otevřený v roce 2019 přibližující geologický vývoj oblasti a těžbu této suroviny nezbytné pro výrobu porcelánu. Kaolinu jsou věnovány i tři turistické stezky v okolí města. Na jedné z nich je u Crellenhainu možné nahlédnout i do dosud činného kaolinového lomu. Se způsobem přepravy kaolinu po železnici se můžeme blíže seznámit ve stanici Glossen, kde se zachovala rampa, na kterou byly od roku 1942 úzkorozchodnou důlní drážkou o rozchodu 600 mm přiváženy vozíky se surovinou vytěženou v lomu Glossen. Ta byla z rampy vysypána do normálněrozchodných vozů na podvalníkovech vozech. Bohužel v roce 1972, po zastavení provozu na trati do Wernsdorfu, zůstala přeprava kaolinu zachována jen na větvi do Kemmlitz. V devadesátých letech 20. století



Lokomotiva 199 030-8 před odjezdem ze stanice Mügeln. Tento stroj byl v minulosti provozován v Rakousku pod označením 2091.10.



Parní lokomotiva 99 1584-4 vyrobená v roce 1902 přijela s odpoledním osobním vlakem do dopravní Kemmlitz.

byly pořízeny nové úzkorozchodné samovýsypné vozy, které pak zjednodušily překládku suroviny ve stanici Oschatz. Důlní drážka udržovaná nadšenci z místního spolku slouží ve

vybraných termínech pro přepravu cestujících. V okolí dráhy se nachází celá řada dalších pamětihodností a zajímavostí. První zmínka o městě Oschatz pochází již z roku 1200. Jeho pojmenování se odvozuje od starého slovanského názvu Oscec (Osek). Město se může pochlubit hezkým náměstím s radnicí s renesančním štítem a kostelem sv. Jiljí s dvěma 75 metrů vysokými věžemi. V městském muzeu je možné si prohlédnout expozici vah dokumentující nejen produkci místních výrobců nebo vystoupat na vrchol 25 m vysoké věže, která bývala součástí městského opevnění. Na stanici Oschatz-Süd je umístěno modelové kolejíště přibližující atmosféru provozu na zdejších úzkorozchodkách v padesátých letech 20. století. Na této stanici je také umístěno muzeum pohlednic s železniční tematikou – je jich zde vystaveno přes tři tisíce. Také v Mügelnu a jeho okolí je několik zajímavých historických památek – zámek Ruhethal, kostel sv. Johana nebo klášter Marienthal Sorzig. Parní jízdy jsou vždy středem pozornosti návštěvníků a turistů z celého Německa. Tak neváhejte a vydejte se do Saska také. Zdejší kraj má rozhodně co nabídnout.

TEXT, FOTO A MAPA: MICHAL ROH



Vlaky úzkorozchodné důlní dráhy v Glossenu dnes slouží pro přepravu turistů.



Rampa na překládku kaolinu z vozíků úzkorozchodné důlní dráhy v dopravně Glossen