

## Vítejte nad stránkami říjnového Cargováku

Ani jsme se nenadáli a je tu podzim a sním i říjnové číslo našeho interního magazínu Cargovák. Najdete v něm rozhovor s Oldřichem Sládkem, výkonným ředitelem sdružení železničních dopravců ŽESNAD.CZ a také krátkou reportáž z konference pořádané tímto sdružením. To se za dobu své existence významně zasloužilo o popularizaci železniční nákladní dopravy mezi politiky a odbornou i laickou veřejností. Stalo se tak respektovaným partnerem při prosazování zájmů všech železničních dopravců. V jednom z článků se také chceme pochlubit úspěšnou realizací přeprav odpadů z jižní Moravy, z oblasti postižené tornádem, na sever Čech. Tento článek je zároveň poděkováním všem, kteří se na této nové přepravě podílejí. Nechybí ani návštěva další jednotky organizační struktury. Tentokrát s Ing. Pavlem Rešlem zavítáme do SOKV Ústí nad Labem. Tradičními se již staly články informující o projektu MO-MIS. Závěr Cargováku pak patří dvěma významným akcím, které se v nedávné době uskutečnily. Dni železnice v Lužné u Rakovníka a především Týmovým hrám SRDCEM 2021, období oblíbené Cargiády. A co je potěšující? V celkovém hodnocení ČD Cargo zvítězilo nad týmy z mateřských Českých drah. Příjemné čtení

Michal Roh



Na konci měsíce září projel naší republikou Connecting Europe Express (CEE), jehož jízdou byl prezentován rok 2021 jako Evropský rok železnice. Společnost ČD Cargo měla tu čest zajistit jeho vozbu 25. září v trase Brno – Praha a nasadila na ni Vectrona 383.001, jehož polep prezentuje naši společnost jako moderního evropského dopravce. Zajímavá lokomotiva spolu s poměrně příznivým počasím přilákaly k trati nejednoho železničního fotografa. **Tomáš Vypláčil** zachytil Evropský vlak na jednom z viaduktů mezi Řikonínem a Vlkovem u Tišnova.

## Sdružení ŽESNAD.CZ má již 32 členů

### OBSAH

#### 02

### Konference sdružení ŽESNAD.CZ

Na konferenci sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ ve Špindlerově Mlýně zastupoval ČD Cargo předseda představenstva Tomáš Tóth.



#### 07

### Den železnice Lužná u Rakovníka

O víkendu 18. – 19. září 2021 jsme spolu se stovkami návštěvníků oslavili Den železnice. Zájem o vozidla ČD Cargo předčil očekávání, malými i velkými zájemci byl obklopen i náš stánek.



Již od roku 2016 zastupuje zájmy železničních nákladních dopravců sdružení ŽESNAD.CZ. Jeho výkonným ředitelem je od počátku Ing. Oldřich Sládek, železničář tělem i duší. Při příležitosti konání 4. ročníku konference tohoto sdružení jsme mu položili pár otázek.

► **Jak se vyvíjela činnost sdružení od jeho vzniku do současnosti? Kolik má dnes ŽESNAD.CZ členů?**

Jedním slovem – dynamicky. A to až tak, jak jsme si to na začátku ani neuměli představit. Rozsah naší práce je dnes poměrně obsáhlý, v podstatě není oblasti v železniční dopravě, které bychom se nevěnovali. Čerstvě má ŽESNAD.CZ 32 členů, na jednání Předsednictva ve Špindlerově Mlýně byla jako prozatím poslední dopravce přijata Prvá slovenská železničná, a.s. Navázali jsme kontakty i v zahraničí. Spolupráce se sdružením slovenských dopravců AROS se ukázala jako přínosná zejména při řešení přeshraničních přeprav v době lockdownu. V této souvislosti musím zmínit i to, že v té době se nám, ve spolupráci s ČD Cargo, podařilo rozjet testování pro strojvedoucí na Covid-19 v Děčíně. Stali jsme se také členy Evropského sdružení nákladních dopravců ERA.

► **V rámci sdružení působí několik skupin, můžete nám přiblížit jejich činnost?**



Ing. Oldřich Sládek

Foto: Michal Roh

Jsou to pracovní skupiny (PS), ve kterých se odvíjí značná část naší práce – máme například PS provozně-technologickou, kterou vede pan Vítězslav Šmelko z ČD Cargo, která má pod sebou dvě miniskupiny, dále PS výluky a infrastruktury, kterou vede další kolega z ČD Cargo, pan Michal Vandrovec. Další důležitá skupina je PS trakční energie a konverze trakčních systémů, která je komplet v režii ČD Cargo, neboť ji vede předseda představenstva ČD Cargo, pan Tomáš Tóth a jejím tajemníkem je pan Zdeněk Hroník. PS legislativně-strategická sdružuje šéfy členských firem, PS školství se zabývá mimo jiné tím, jak na železnici přilákat nové zaměstnance. Další pracovní skupiny se zabývají problematikou ETCS nebo interoperabilitou obecně.

► **Co považujete za největší úspěch sdružení ŽESNAD.CZ?**

Prolobbování tří novel zákonů podle našich představ, dotační titul ROCET pro nákladní dopravce (POZE) nebo zásahy do infrastrukturních projektů ve prospěch nákladních dopravců. Obecně ale považuji za velký úspěch získání autority a důležitosti mezi jednotlivými orgány, úřady a organizacemi státu a vlastně i mezi širší veřejností.

Pokračování na str. 2

# Sdružení ŽESNAD.CZ má již 32 členů

Dokončení ze str. 1

► **Jaké úkoly před sdružením stojí v dalších měsících?**

Uff, nevím, co je důležitější. Nejvíce nás ale asi v tuto chvíli trápí raketový růst ceny elektrické energie. V pracovní skupině školství řešíme, jak na železnici přivést mladé lidi. Pokud se nám to nepovede, budeme mít v blízké budoucnosti velký problém. Tématem, které rezonuje celou činností sdružení, jsou výluky. Na jednu stranu chápeme, že bez moderní železniční infrastruktury to nejde, ale na druhou stranu představují výluky pro dopravce významná omezení a také vícenáklady.

Snažíme se hledat konsenzus se Správou železnic. Rádi bychom také snížili byrokratickou zátěž pro naše členy. A samozřejmě budeme pokračovat v lobbyingu v nové Sněmovně.

► **Nedá mi to a musím se zeptat. Jak trávíte volný čas? Je železnice zároveň Vaším koníčkem?**

Asi ano, protože zároveň se zúčastňuji setkání příznivců modulové železnice TT 1:120. Ale samozřejmě mě zajímá jinak všechno, především historie a možnost návratu monarchie do českých zemí.

Připravil: Michal Roh

## Železniční nákladní dopravci jednali ve Špindlerově Mlýně

V hotelu Harmony ve Špindlerově Mlýně se 23. září 2021 sešli zástupci železničních nákladních dopravců na 4. konferenci sdružení ŽESNAD.CZ. Konferenční sál zaplnilo více než 200 účastníků, nejen členů sdružení, ale i zajímavých hostů, včetně ministra dopravy a vicepremiéra Karla Havlíčka, zástupců Správy železnic a dalších organizací působících na železnici.

V úvodním slovu Martin Hořínek, prezident sdružení ŽESNAD.CZ, shrnul základní cíle sdružení i to, jak se je daří naplňovat. Hovořil také o působení českých dopravců v evropském prostoru i o investicích, které tyto aktivity přináší, ať už máme na mysli zabezpečovač ETCS nebo tiché brzdové špalíky. Zmínil i téma digitálního automatického správního systému s tím, že k jeho implementaci je nutné přistupovat rozumně nejen s ohledem na vyšší finančních prostředků, které si tento krok vyžádá. K tématu DAC (digitálního automatického správního systému) pak proběhla zajímavá a věcná diskuze. Ministr dopravy a vicepremiér Karel Havlíček hovořil o nutnosti investic do železniční infrastruktury, stejně jako o nutnosti kontinuálně pokračovat ve stanovené strategii bez ohledu na politický vývoj. Martin Kolovratník, poslanec Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR, navázal na jedno z témat Pardubické železniční konference, kde se hovořilo mimo jiné o VRT a jejich dopadu na možné uvolnění kapacity železničních tratí pro nákladní dopravu.

Další blok zaměřený na zajímavé téma „Vztahy na železnici a bezpečnost“ zahájil generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Zhodnotil vztahy nejen se sdružením ŽESNAD.CZ, kdy ocenil korektnost jednání, která však často bývají velmi tvrdá a náročná. Druhou část vystoupení věnoval otázce bezpečnosti železniční dopravy. Železnici jako jeden z nejbezpečnějších způsobů dopravy zhodnotil ve svém vystoupení Michal Gajdoš, člen předsednictva ŽESNAD.CZ a zdůraznil nevyváženost mediálních informací o mimořádných událostech. Tématu se dále věnoval i náměstek ministra dopravy Jan Sechter.

Další blok zaměřený na podporu železniční nákladní dopravy zahájil Tomáš Tóth, předseda představenstva ČD Cargo. Zaměřil se mimo jiné na to, co očekáváme od železniční nákladní dopravy 21. století, jakými nástroji může dojít k modal shiftu – prostřednictvím jednotlivých vozových zásilek a kombinovanými přepravami s využitím jedné přepravní jednotky. „Všichni víme, proč chceme převádět zboží ze silnice na železnici, nyní ale musíme společně říct jak,“ apeloval Tomáš Tóth ve svém vystoupení. Jeho projev vyvolal širokou diskusi jak na téma možné podpory, tak o dopadech Green dealu na dopravu, energetiku apod. „Není to však jen o ceně, ale výrazný vliv má i kvalita vlastní přepravy. Zákazník nás stále srovnává se silnicí,“ doplnil Martin Hořínek.

Neméně zajímavé bylo i vystoupení Jindřicha Kušníra, ředitele odboru O130 Ministerstva dopravy, který hovořil o možné finanční podpoře ETCS, přestavby vozidel na střídavou trakci nebo implementaci tichých brzdových špalíků. Zmínil také podporu z operačního programu zaměřenou na výstavbu terminálů nebo železničních vleček. Poslední prezentující, pan Mojmír Nejezchleb, náměstek generálního ředitele Správy železnic pro modernizaci dráhy, informoval o infrastrukturálních opatřeních ke zvýšení podílu železniční nákladní dopravy. Zmínil klíčové infrastrukturální projekty, jejichž zahájení je doslova na spadnutí. Patří mezi ně „pravobřežka“ z Kolína do Děčína, úsek Prosenice – Ostrava-Svinov nebo zdvoukolejnění tratě Choceň – Hradec Králové – Velký Osek. Další infrastrukturální projekty jsou v přípravě – zde můžeme zmínit elektrizaci tratě Nymburk – Mladá Boleslav nebo modernizaci tratě Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Všetaty s umožněním bezúvratové jízdy směrem Dřívý. Hovořil i o přestavbě uzlu Brno, která je pro ŽESNAD.CZ poněkud kontroverzním tématem a bouřlivá diskuze na sebe nenechala dlouho čekat.

Závěrem je nutné konstatovat, že se jednalo o velice dobře připravenou konferenci, na které se po dlouhé době mohla setkat řada železničních odborníků.

Michal Roh



Vlak Connecting Europe Express dorazil na pražské hlavní nádraží

## Evropský vlak v čele s lokomotivou ČD Cargo

Connecting Europe Express na trase mezi Brnem a Prahou tažený v sobotu 25. září speciálně polepeným Vectronem ČD Cargo k nám zavítal u příležitosti Evropského roku železnice. Vlak během pěti týdnů urazil 20 000 km, projel 26 zemí a uskutečnil více než 100 zastávek.

Na svou pouť se vydal 2. září z Lisabonu s cílovou destinací 7. října v Paříži. Express, jenž je součástí komunikační kampaně Evropské komise upozorňující na výhody a přínosy železniční dopravy, se fakticky skládá ze tří různých vlaků. Z důvodu různých evropských rozchodů kolejí se štafetově propojil Pyrenejský a Baltský vlak. V České republice express zastavil v 6 městech (Petrovice u Karviné, Ostrava, Břeclav, Brno, Praha a Plzeň), přičemž nejvýznamnější slavnostní akce se konala v Praze. Vlak přivítal ministr dopravy Karel Havlíček a předseda představenstva ČD Ivan Bednárik.

Slavnostnímu ceremoniálu byl též přítomen saský ministr dopravy Martin Dulig, který se během tiskové konference

spolu se všemi přítomnými věnoval tématu výstavby vysokorychlostního spojení (VRT) mezi Českou republikou a Německem. Na konferenci také vystoupila generální ředitelka Asociace podniků českého železničního průmyslu (ACRI) Marie Vopálenská s apelem na rovné podmínky pro domácí i zahraniční výrobce. V projevech byla zdůrazněna nepostradatelnost železniční dopravy. Ještě během jízdy vlaku mezi Brnem a Prahou se uskutečnilo jednání Evropské komise se Správou železnic ohledně záměru výstavby VRT na území České republiky a možnostech jejího financování. Partnerem Evropského vlaku, kde v jednom ze šesti vozů byla pro veřejnost umístěna výstava o inovacích na železnici a hlavních infrastrukturálních projektech Evropské unie, byly v České republice Správa železnic a České dráhy za podpory ČD Cargo.

Text a foto: Michal Vítěz

Videa z jízdy Evropského vlaku naleznete na: <https://www.youtube.com/channel/UCcf0ZpzmajxATFhcCttZ6bw>

## Autobus ČD Cargo v akci

Od 6. do 26. září 2021 proběhla z důvodu modernizace přejezdového zabezpečovacího zařízení nepřetržitá výluka na trati Trutnov – Svoboda nad Úpou.

Téměř měsíční výluka samozřejmě negativně ovlivnila nákladní dopravu ČD Cargo, neboť v nákladisti v Kalné Vodě se poměrně intenzivně nakládá

dřevo. Výluka však přinesla i jedno zajímavé pozitivum. Dominantní provozovatel osobní dopravy na této trati, společnost GW Train Regio, si totiž u ČD Cargo, Střediska logistických služeb Trutnov, objednal zajištění náhradní autobusové dopravy po celou dobu výluky. Ve službách tohoto dopravce pak náš autobus Irisbus Iveco Crossway nahradil motorové vozy řady

810 a najezdil téměř 7 tisíc kilometrů. Nutno dodat, že pro GW Train Regio představujeme již tradičního partnera. Zároveň ČD Cargo uspělo ve veřejné zakázce vyhlášené společností České dráhy, která na trati do Svobody nad Úpou provozuje několik párů víkendových spěšných vlaků. Celkem jsme za ČD odjeli 12 spojů.

Text a foto: Michal Roh



Autobus ČD Cargo jako náhrada jednoho z víkendových spěšných vlaků dopravce České dráhy.

# Zahájení odvozu odpadů z tornádem postižené oblasti

„K 13. říjnu bylo přepraveno již 23 tisíc tun.“



Přistavba skupiny vozů s nástavbami Innofreight na vlečku Dolu Mír

Foto: Michal Roh ml.

Ve čtvrtek 24. června 2021 v podvečerních hodinách zasáhlo oblast Hodonínska a Břeclavska ničivé tornádo. Prošlo úsekem dlouhým 26 kilometrů a širokým cca půl kilometru. Kriticky bylo zasaženo sedm obcí, nejvíce pak Hrušky, Lužice, Mikulčice, Moravská Nová Ves a některé části Hodonína.

Poničeno bylo asi 1 200 staveb, přičemž škody se odhadují na 15 miliard Kč. Ničivému tornádu samozřejmě neunikla ani železniční infrastruktura. Oblastí prochází trať 2. tranzitního železničního koridoru, na kterém musela být zcela zastavena doprava a ještě nyní musí být vlaky mezi

Břeclavi a Hodonínem vedeny lokomotivami motorové trakce z důvodu poničení trakčního vedení.

Při likvidačních a demoličních pracích vzniklo velké množství odpadu, jak stavebního, tak samozřejmě i objemného směsného. Společnost Purum zahájila jeho zpracování v areálu bývalého lignitového Dolu Mír v Mikulčicích. Příprava k odvozu v sobě zahrnuje mechanické třídění, při kterém jsou separovány především železo, dřevo, či nebezpečné azbesty. „V postižených Mikulčicích máme naši provozovnu. V areálu dolu Mikulčice zajišťujeme deponii pro třídění a využití stavebních sutí a dalších odpadů, které po sobě živel zanechal. Jsme rádi, že pomůžeme odstranit následky tornáda do úspěšného konce,“ říká jednatel společnosti Purum,

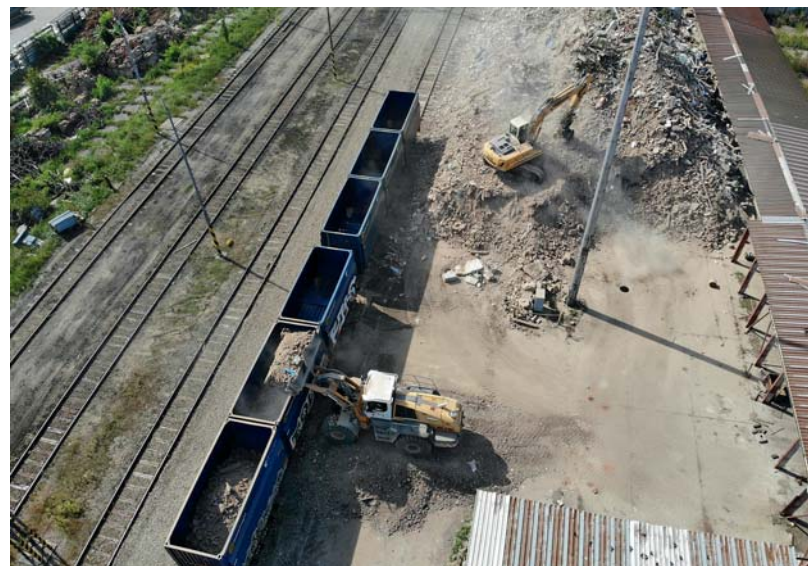


Jednoduchá vykládka odpadů z nástavb na nákladní automobily

Daniel Kraft. Souběžně se zpracováním odpadu byl připravován projekt na jeho odvoz po železnici do severních Čech. Porovnány byly samozřejmě varianty odvozu po silnici i po železnici. Nakonec zvítězila varianta přeprav po železnici s využitím technologie Innofreight. „Jedna vlaková souprava se 72 nástavbami Innofreight



Přistavba ložených nástavb na vlečku Podkrušnohorského technického muzea



Nakládku odpadů z deponie v areálu bývalého Dolu Mír v Mikulčicích

pojme asi 1 200 tun odpadu, což odpovídá jízdě sedmdesáti plně naložených aut,“ s odpadem,“ konstatuje Tomáš Tóth, předseda představenstva ČD Cargo a dodává: „To při stávajícím objemu odpadu znamená odklonění více než 2 000 nákladních vozidel a úsporu téměř 1 000 tun CO<sub>2</sub>“. Pro

Břeclavi, resp. Lužice. Pokud vše klapne, jízda vlaku napříč Českou republikou trvá jen 6 hodin. Vozbu vlaků „Tornado“ zajišťují v celé elektrické trase strojvedoucí PJ Ústí nad Labem.

První vlak odjel z Lužic 6. září 2021, následující den proběhla jeho vy-

úplnost uvedme, že ucelený vlak je sestaven z 24 vozů řady Sgns ložných 72 nástavbami XXL s odpadem. Obsluha důlní vlečky je zajišťována lokomotivami ČD Cargo, které kromě posunu u nakládky zajišťují i odvoz soupravy do Břeclavi. Nakládku trvá přibližně osm hodin a zajišťuje ji společnost Thermoservis. Nakladače mají na lžících váhu, je tak zajištěno, že nedojde k přetížení nástaveb. K převážení celého vlaku byla zpočátku využívána kolejová váha v Brně-Maloměřicích, od 22. září pak opravená kolejová váha v Břeclavi.

Z Břeclavi je vlak lokomotivou řady 388 dopraven až do cílové stanice Most nové nádraží. Zde se soupravy ujme opět motorová lokomotiva, která vozy po částech přistaví na vlečku Podkrušnohorského technického muzea, v jehož areálu probíhá vykládka. Tu zabezpečují zaměstnanci ČD Cargo speciálním vozíkem, který dokáže nástavby otočit a vyspat do přistavených nákladních automobilů. Ty odpad odvázejí ke konečnému zpracování na nedalekou skládku CELIO. Vykládka všech kontejnerů se musí stihnout do 18 hodin, aby se přes noc mohla prázdná souprava vrátit zpět do

kládka. Celkem jsou trasovány tři páry vlaků týdně s odjezdy vždy v pondělí, středu a pátek z Moravy a v úterý, čtvrtek a sobotu ze severních Čech. Minimální množství, které by takto mělo být převezeno, je 35 tisíc tun. Obě vlečky musely být před zahájením přeprav prohlédnuty a opraveny. Spousta problémů také musela být řešena, jak se říká „za pochodu“, například úklid vykládací plochy, aby nedošlo k poškození pneumatik jak vykládacího vozíku, tak nákladních automobilů.

Pro ČD Cargo se jedná o nový obchodní případ, při jehož realizaci musíme denně prokazovat, že umíme odvést kvalitní a spolehlivou práci. Za prozatím úspěšnou realizaci přeprav patří díky především zaměstnancům PJ Brno, PJ Ústí nad Labem a také PJ České Budějovice. Posledně jmenovaná jednotka zajistila na první přepravy zkušeného zaměstnance na obsluhu vykládacího vozíku. Obchodně vše zastřešila naše 100% dceřiná společnost ČD Cargo Logistics, která také realizaci přeprav nepřetržitě monitoruje.

Text a neoznačené foto:  
Michal Roh  
Mapa: Milan Koska

# Jednotky organizační struktury ČD

## SOKV Ústí nad Labem

Středisko oprav kolejových vozidel v Ústí nad Labem je poslední jednotkou organizační struktury zabývající se opravárenstvím, kterou vám v našem seriálu představíme. Vzniklo 1. prosince 2007 s podřízenými pracovišti v Mostě, Nymburce a Chebu. SOKV sídlí na adrese Pětidomí 1516/7 spolu s vedením Provozní jednotky Ústí nad Labem, které se sem přestěhovalo v červnu 2010. V areálu sídlí také Hasičský záchranný sbor Správy železnic.

### Zajímavosti z SOKV Ústí nad Labem

- 131 elektrických a 163 dieselových lokomotiv ve správě SOKV
- 13 774 m kolejí v SOKV Ústí nad Labem a dalších 16 195 m kolejí v podřízených pracovištích
- 13 033 běžných oprav nákladních vozů za rok 2020

V SOKV Ústí nad Labem jsou udržovány a opravovány nejmodernější lokomotivy ČD Cargo, stroje řad 383 a 388, včetně najatých strojů řady 193. Jako jediné depo mají ústecký ve stavu „staročešsky“ řad 122 a 123, lokomotivy řady 372, které jsou nasazovány na pohraniční trať do Bad Schandau i na další vnitroněmecké výkony, dvě lokomotivy řady 755, které vznikly v roce 2005 rekonstrukcí starších lokomotiv řady 753, čtyři „bizony“ 753.6 nebo dnes již unikátní lokomotivu 753.301. Jako zajímavost můžeme uvést, že pod ústecké SOKV spadají i lehátkové vozy používané např. pro vojenské přepravy. Ve správě SOKV Ústí nad Labem je však i 83 budov (včetně budovy řízení provozu v České Třebové) a 320 tisíc m<sup>2</sup> pozemků.

V SOKV pracuje více než 400 zaměstnanců. Polovina zajišťovaných činností se vztahuje k hnacím vozidlům – jejich údržba je kromě Ústí nad Labem prováděna ještě na pracovištích v Mostě. Na pracovištích v Chebu a v Nymburce se provádějí jen opravy nákladních vozů. Chebské pracoviště bylo odkoupeno v roce 2010 a dnes je plně vytiženo opravami vozů, které se vrací z Německa, zejména po vykládce železného šrotu. V Ústí nad Labem byla v říjnu 2019 zprovozněna nová hala na opravy nákladních vozů. Tvoří jí dvě části – první je určena pro přípravné bourací a čisticí práce na vozech, ve druhé je nainstalován technologický provoz pro čištění nákladních vozů. Ten je tvořen tryskacím boxem, odmašťovací a sušící kabinou pro dvojkolí i podvozky vozidel. Opravy nákladních vozů téměř všech řad jsou však prováděny i ve starších halách a dá se říci, že v oblasti oprav nákladních vozů je ústecké depo téměř soběstačné. Zajímavým pracovištěm je linka na tlakové a těsnostní zkoušky cisternových vozů v opravně v Mostě.

V souvislosti s modernizací a omlazováním lokomotivního a vozového parku musí být modernizováno i údržbové a opravárenské zázemí. Již v minulosti byla zateplena a rekonstruována hala opravy v Nymburce,

do konce letošního roku by měla být dokončena velká rekonstrukce haly těžké údržby v Ústí nad Labem. V této lokalitě je před dokončením i výměna elektroinstalace a vzduchového rozvodu v remíze. Zajímavým a také vytiženým pracovištěm v areálu ústeckého depa je nově pořízený podúrovňový soustruh Rafamet UGE 300N s vlastním pohonem. Hala soustruhu je od září 2015 průjezdná a díky tomu je zde možné upravovat jízdní profil na vozových jednotkách a vozech bez rozpojování a to nejen pro ČD, ale i ostatní dopravce.



V SOKV Ústí nad Labem se starají o nejmodernější lokomotivy ČD Cargo.



## ROZHOVOR S ŘEDITELM SOKV ÚSTÍ NAD LABEM

Ředitelem SOKV Ústí nad Labem je od 1. února 2020 Ing. Pavel Rešl. Položili jsme mu několik otázek týkajících se činnosti této organizační jednotky.

► Ve správě SOKV Ústí nad Labem je celá řada i vzdálených nemovitostí. Jak náročná je jejich údržba?

Námi zděděné nemovitosti pocházejí často z padesátých let minulého století a tudíž jsou poplatné své době. Jejich údržba je velmi náročná a nákladná. Vzdálenost spravovaných nemovitostí od sídla SOKV v Ústí nad Labem hraje důležitou roli při jejich údržbě. V minulosti byla snaha minimalizovat počty tzv. „neproduktivních“ pracovníků. Tedy zaměstnanců, kteří se přímo nepodílejí na hlavních činnostech oprav. Jedná se především o údržbáře, provozní zámečníky, elektrikáře, zedníky, manipulační dělníky, atp. Tito zaměstnanci, jejichž počty klesly za posledních patnáct let o cca osmdesát procent, hrají zásadní roli při běžné údržbě a drobných opravách jak movitého, tak nemovitého majetku. V současnosti se tyto služby musí najímat u externích společností. Jaká je situace na trhu práce nyní, ví nejspíš každý z nás. V případě, kdy je nemovitost přímo v sídle SOKV, je její údržba snazší, zde využíváme svoji partu zaměstnanců,



Ing. Pavel Rešl

kteří jsou neskutečně flexibilní. Ale ve správě našeho SOKV jsou i budovy vzdálené, někdy i více jak 250 km. V takových případech musíme spolupracovat s kolegy v těchto lokalitách třeba i z jiných organizačních jednotek. Údržba vzdálenějšího majetku, tak vyžaduje zvýšené úsilí nejen zástupců oddělení technických činností, které je

přímo pověřeno těmito činnostmi. Bohužel máme i nemovitosti, které už neodpovídají bezpečnosti a ty opouštíme, zabezpečujeme a připravujeme je k likvidaci.

► Jaké investiční akce připravujete v blízké i vzdálenější budoucnosti?

Hmmm, toto je trochu ošemetná otázka! Nejjednodušší odpověď je taková, že připravujeme spousty akcí, ale musíme si na ně vydělat. Udržujeme nové řady vozidel, tak máme v plánu úpravy a výstavby zázemí pro jejich údržbu – zkušebnu vícesystémových lokomotiv, vybavení pro údržbu jejich částí. Stávající opravnu dvojkolí je potřeba zmodernizovat a oddělit demonstrační část od čisté montáže. Náš hlavní business je opravovat, ale i opomíjené kolejiště si zaslouží rekonstrukci. V plánu budoucích investic nezapomínáme ani na vzdálenější opravy pod naší správou. Ve spolupráci s DPOV probíhá rekonstrukce nevyhovující kanalizace v Nymburce. Spolu s ČD máme v plánu rekonstrukci vytápění v Chebu a rekonstrukci koteln v České Třebové. V neposlední řadě se věnujeme investicím vedoucím ke zlepšení pracovních podmínek našich zaměstnanců. Namátkou jmenuji zateplování budov, modernizace osvětlení pracovišť, zpevněných ploch, vytápění, instalace klimatizačních jednotek, sekčních vrat, atp.

Důležitou roli hrají také investice z oblasti ochrany životního prostředí, jako například rekonstrukce čerpacích stanic a skladů PHM, modernizace čistíren odpadních vod, kanalizací, aplikace ekologických systémů vytápění, výstavba prvků na separaci škodlivin z ovzduší, atd.

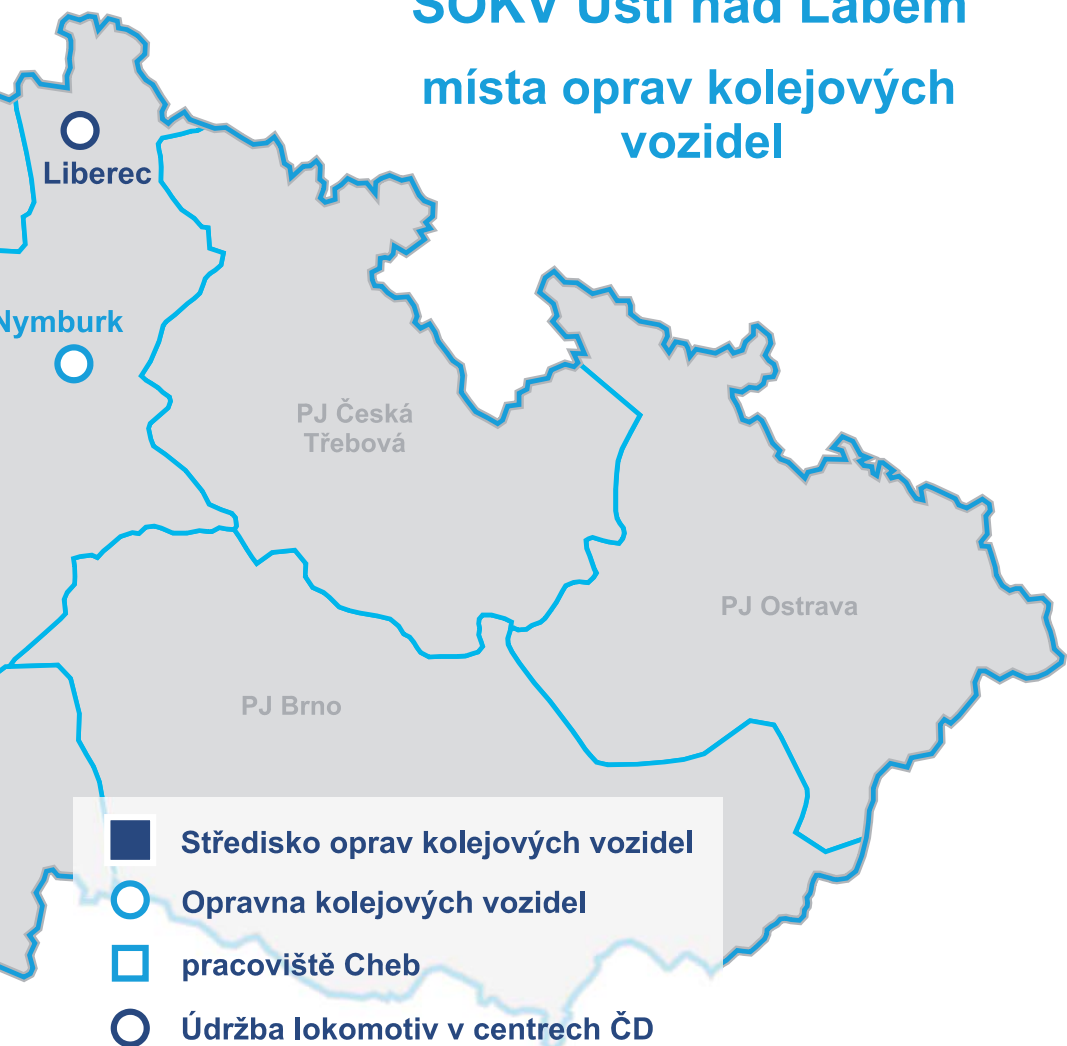
► Jakým způsobem jsou udržovány nejmodernější lokomotivy ČD Cargo – řada 383 a 388?

Naši zaměstnanci jsou zaškoleni na údržbu nejen těchto řad vozidel, ale i upravených vozidel D-trakce od CZ LOKO. Společnosti Siemens a Bombardier mají v našem areálu vyčleněné prostory a některé opravy, měření a nastavení provádějí sami a velmi často ve spolupráci s našimi zaměstnanci. Tím se dále učíme a zdokonalujeme. Výhoda u společnosti Siemens je, že jsou zde zaměstnanci česky mluvící, tak je ta komunikace jednodušší. Zaměstnanci od společnosti Bombardier dojíždějí z Německa, a tak k překlada využíváme vlastní zaměstnankyni, která vládne výbornou němčinou a je velice ochotná učit se a osvojovat si německé technické pojmy. Odlišnost oproti starším řadám je tady především v tom, že u těchto řad máme minimum náhradních dílů. Zásilková služba funguje dobře a dost často tady máme požadovaný náhradní díl do 24 hodin.

Text a foto: Michal Roh

# Cargo (10. část)

**SOKV Ústí nad Labem**  
místa oprav kolejových vozidel

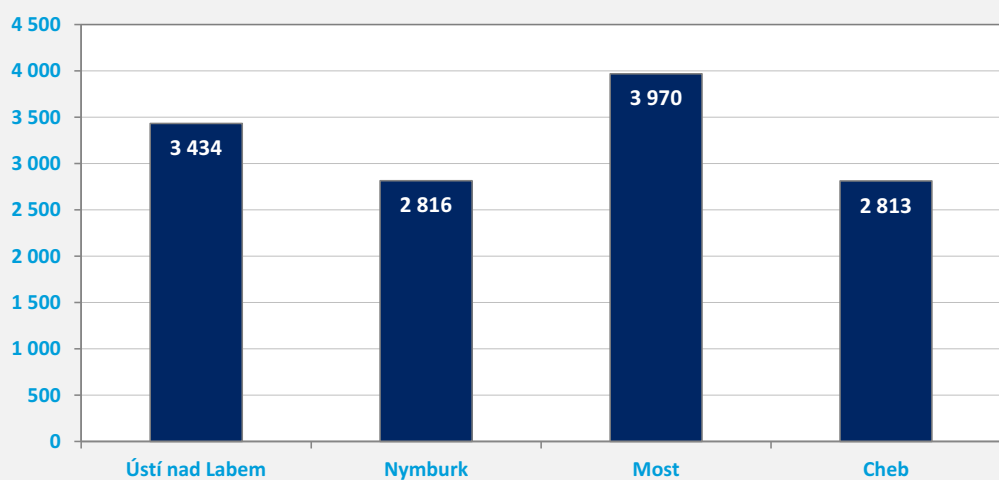


Mapa: Milan Koska



Do konce roku 2021 by měla být dokončena modernizace haly těžké údržby.

Počet běžných oprav nákladních vozů (2020)



Graf: Leona Pecková



Údržbu trolejového vedení v SOKV Ústí nad Labem zajišťuje Správa železnic.



Lokomotiva řady 193 na podúrovňovém soustruhu



V OKV Most se cisternové vozy nejen opravují, ale je zde k dispozici i linka na tlakové a těsnostní zkoušky.

# Projekt MOMIS – migrace uživatelů se blíží (3.)

Projekt MOMIS, o němž v Cargováků referujeme již od léta, pokročil v posledních týdnech do fáze, kdy je postupně dokončována základní technická infrastruktura nového prostředí: zprovozněna je Active Directory, která jako zdroj identit uživatelů a aplikací představuje pomyslnou „páteř“ celého systému, před dokončením je konfigurace poštovních služeb – Exchange, probíhá instalace SharePoint farmy a ve spolupráci se správci jednotlivých částí interního portálu ČD Cargo připravují členové projektového týmu jejich migraci na novou platformu.

Jako většinu projektů podobného rozsahu se ani tomuto nevyhnují jisté potíže. V případě projektu MOMIS se objevily na straně Správy železnic, která jako vyhrazený poskytovatel síťových služeb pro subjekty ze skupiny Českých drah zprvu nedokázala vyhovět našim požadavkům na síťovou konektivitu pro nově budovanou infrastrukturu.

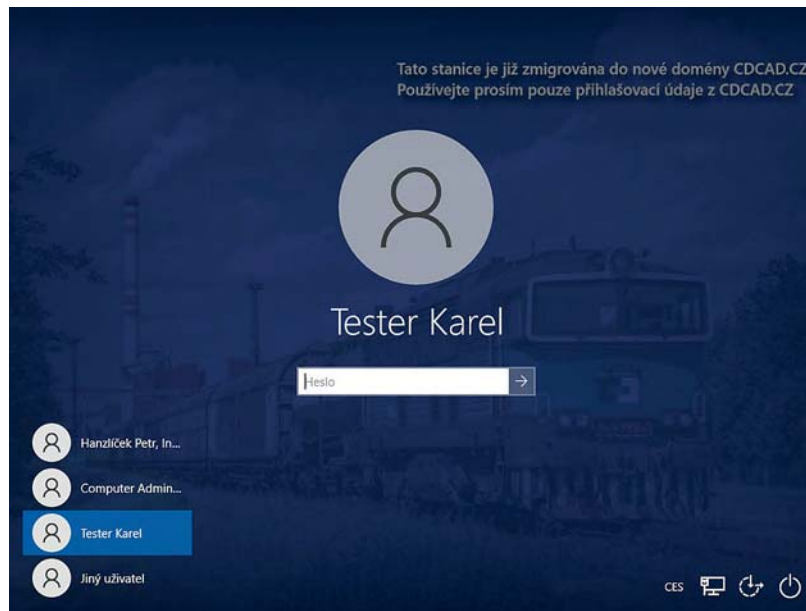
Všechny překážky se ale podařilo zdárně překonat, což na dohled přiblížilo etapu, v níž postupně začneme do nové domény migrovat uživatele a jejich stanice. Rádi bychom proto čtenáře blíže seznámili s tím, co mohou v nadcházející části projektu očekávat.

V průběhu září zaznamenali mnozí uživatelé na svých PC a laptotech pří-

tomnost *Pomocníka pro přihlašování*. Zjednodušeně řečeno je tato nenápadná komponenta určena k tomu, aby heslo k uživatelskému účtu ve stávající doméně bylo platné i v novém prostředí. Takto vybavené koncové zařízení je již z technického hlediska způsobilé k vlastní migraci.

techniků IT, což je důležité pro případ řešení potenciálních potíží. O termínu migrace bude každý uživatel vyrozuměn předem. Jak bude migrace probíhat?

- V určený den připojí zaměstnanec v kanceláři své zařízení do firemní sítě, přihlásí se a vyčká na výzvu k odhlá-



První, na koho po pilotních uživateli z řad IT přijde řada, budou zaměstnanci GŘ s pracovištěm v budově Lighthouse. Důvod této volby je prostý: v centrále společnosti je největší koncentrace kancelářských zaměstnanců, kteří jsou přítomni v přímém dosahu

šení. Po následném automatickém restartu již počítač nabídne novou přihlašovací obrazovku, obsahující mj. informaci o zařazení do domény *cdcad.cz*. Veškeré softwarové vybavení i způsob práce s ním prozatím zůstanou beze změny.

- Během přibližně dvou týdnů následujících po migraci dojde k dalšímu přechodu „neviditelné“ změně: přeadresaci zařízení. To znamená, že se změní parametry síťového připojení počítače tak, aby v budoucnu mohl být snadno odpojen od postupně odstavovaných částí původní infrastruktury. I přeadresace bude probíhat podle předem oznámeného harmonogramu (nejspíše po celých patrech) a pro zaměstnance by měla znamenat nanejvýš krátkodobé výpadky konektivity.

- Velmi dobře viditelnou a pro uživatele důležitou změnou bude výměna stávajícího MS Office 2010 za nový Office 365. Stejně jako předchozí kroky proběhne i tento vzdáleně, tentokrát s pomocí nástroje pro vzdálenou správu – *Endpoint manager*.

- Instalace nového kancelářského software umožní přikročit k dalšímu kroku: migraci mailové schránky a lokálních poštovních archivů do Exchange online. Nové prostředí – mimo jiné – díky velké kapacitě schránky zajistí uživatelům komfort přístupu ke všem zprávám na jednom místě, bude jim garantovat vysokou úroveň zabezpečení a díky plné integraci s MS Teams jim usnadní práci s kalendářem a plánování on-line schůzek. V této etapě může být nezbytná kooperace uživatele

s IT techniky, zvláště při práci s poštovními archivy.

- V průběhu všech jmenovaných etap budeme věnovat velkou pozornost zapojení uživatelů do *adopční kampaně*, v jejímž rámci by se jim mělo dostat všech informací nezbytných pro práci v novém prostředí. Vedle tradičního školení jim bude k dispozici podpora ze strany technicky zdatnějších kolegů (tzv. *ambasadorů*), speciální portál obsahující instruktážní videa, návody i odpovědi na nejčastější otázky a v neposlední řadě i asistence techniků IT. Aktivita v rámci adopční kampaně se budeme snažit organizovat tak, aby každý uživatel byl edukován synchronně s migrací svého účtu a své stanice.

Jednotlivé vlny migrace jsou v souladu s projektovým plánem rozloženy do měsíce listopadu 2021. S trochou nadsázky tak lze říci, že pro poslední migrované uživatele v centrále ČD Cargo bude nové prostředí Microsoft 365 malým a – jak doufáme – příjemným dárkem k blížícím se Vánocím.

Chcete se o plánovaných krocích v projektu MOMIS dozvědět víc? Rádi byste projektovému týmu přednesli svůj námět či připomínku? Již dnes se na nás můžete obrátit na adrese [momis@cdcargo.cz](mailto:momis@cdcargo.cz).

Tým MOMIS

## Identifikační karta zaměstnance

V zářijovém čísle Cargováků byla v souvislosti s projektem MOMIS uvedena zmínka o vytvoření předpokladů pro zavedení nástrojů, které významně zvýší kybernetickou a informační bezpečnost v ČD Cargo. Jedním z těchto bezpečnostních nástrojů bude i tzv. *dvoufaktorová autentizace*.

Dvoufaktorová autentizace, označovaná často zkratkou 2FA, je způsob ověřování identity uživatele, prostřednictvím dvou faktorů. Jeden fyzický máme v ruce, například kartu nebo mobilní telefon, a jako druhý například PIN nebo heslo. Tento typ autentizace běžně používáte při výběru

z bankomatu. Bezpečnost spočívá v tom, že únik, ztráta, odcizení jednoho z faktorů neohroží bezpečnost přístupu. Bezpečnostním prvkem (faktorem) budou v ČD Cargo „*Identifikační karty zaměstnance*“, jejichž zavádění v návaznosti na projekt MOMIS započne ještě letos. Předpokládáme, že do konce roku 2021 budou kartami vybaveni zaměstnanci GŘ v Praze a v následujícím roce budou karty postupně zavedeny i v ostatních JOS.

Identifikační karta nahradí stávající služební průkaz i vstupní kartu a přispěje ke zvýšení fyzické i informační bezpečnosti, ale zároveň zvýší i komfort uživatelů, protože v sobě dokáže

sloučit velké množství funkcí. Od identifikace zaměstnance přes zajištění



fyzického vstupu a vjezdu do objektů, budov a místností až po přihlašování k PC nebo laptopu zaměstnance, k síťovému tisku, či třeba docházkovému nebo obědovému systému. Část zaměstnanců bude mít navíc kartu opatřenou kontaktním čipem, který pos-

louží pro bezpečné uložení kvalifikovaného certifikátu pro elektronické podepisování v souladu s eIDAS.

Karta je založena na technologii MIFARE® s pokročilým šifrováním 3DES splňující požadavky normy ČSN ISO/IEC 14443. Správci systémů v jednotlivých JOS budou moci dle svých konkrétních potřeb jednoduchým způsobem administrovat oprávnění uživatelů použitím unikátního čísla bezkontaktního čipu, uvedeného v čitelné podobě na kartě.

Držitelé karet s kontaktním čipem se budou do notebooku a PC přihlašovat zasunutím karty do čtečky zadáním pětimístného PIN. Odpadne tak zadávání dlouhého hesla (12

znaků) a provádění jeho změn a již nebude pro přístup k dalším jednotlivým aplikacím vyžadováno zadávání přihlašovacích údajů, protože díky tzv. Single Sign-On proběhne ověření automaticky. To se stane například při přístupu do Internetu, VPN a časem i k dalším aplikacím. Jako alternativa pro přihlašování do domény ČD Cargo a VPN bude místo karty k dispozici i autentizace pomocí mobilního telefonu s nainstalovanou aplikací.

Administraci, vydávání a správu životního cyklu ID karet a certifikátů bude zajišťovat odbor bezpečnosti (O30).

Josef Blažek

### Ze zahraničí

#### VELKÁ BRITÁNIE

##### Odstavení elektrických lokomotiv

Největší nákladní železniční dopravce ve Velké Británii, společnost Freightliner, se kvůli velkému nárůstu cen trakční energie rozhodl k nezvyklému kroku. Dočasně vyřadí z provozu všechny své elektrické lokomotivy a vlaky bude tahat pouze

diesellovými lokomotivami. Informoval o tom server RailFreight.com. Konkrétně dopravce vyřadí 23 lokomotiv Class 90. Důvodem je nárůst cen silové elektřiny za dva měsíce o 200 %. Cena nafty sice také roste, ale zdaleka ne tak dramaticky. „Kvůli rostoucím cenám silové elektřiny vzrostly poplatky za trakční elektřinu účtované Network Rail (obdobu Správy železnic) mezi zářím a říjnem o 210 procent. Tento skok vede k výraznému navýšení nákladů na provoz elektrických vlaků. Přijali jsme velmi

obtížné rozhodnutí dočasně nahradit elektrické lokomotivy diesellovými, s kterými je nyní provoz levnější,“ uvedla firma v prohlášení. Firma současně připomněla, že i s diesellovou lokomotivou je vlak ekologičtější než kamion.

#### SLOVENSKO

##### Součást Nové hedvábné cesty

V úterý 28. září 2021 se na půdě Terminálu kombinované dopravy Dobrá (TKD) a následně i na pracovišti Vy-

chodoslovenských překladišť ZSSK Cargo v Čiernej nad Tisou konalo setkání zástupců Ministerstva dopravy a výstavby Slovenské republiky, ZSSK Cargo a BTS s mimořádným zplnomocněncem České lidové republiky na Slovensku Sun Lijie a Yuriom Mushkom, mimořádným a zplnomocněným velvyslancem Ukrajiny. Klíčovým tématem setkání byla spolupráce v oblasti intermodální dopravy. Velvyslancům byl představený terminál a jeho možnosti. „Objem vypravených kontejnerových vlaků

z Číny do Evropy se neustále zvyšuje a je jen na šikovnosti Slovenska, zda se budou tyto vlaky přepravovat přes naši zemi nebo nás objedou,“ konstatoval na setkání Jaroslav Kmeť, státní tajemník Ministerstva dopravy Slovenské republiky. Slovensko má zájem na tom, aby vlaky z Číny využívaly trasu přes Ukrajinu a Slovensko a co nejvíc vlaků se přeložilo v TKD Dobrá. Ten je v současné době vytížený jen na 1,5 %.

Zuzana Kovačová  
Michal Roh

# Den železnice v Lužné u Rakovníka

Proč se historicky datum 27. září vztahuje ke Dni železnice? Ten se každoročně slaví v průběhu září jako vzpomínka na tento den roku 1825, kdy na svou první cestu mezi Stocktonem a Darlingtonem vyjel vlak vynálezce parní lokomotivy George Stephensona. Proto každoročně v měsíci září pořádají České dráhy regionální oslavy a ČD Cargo, jako člen skupiny ČD, bývá pravidelným partnerem těchto akcí.

Byli jsme velmi rádi, že po loňské přestávce způsobené pandemií koronaviru, jsme měli možnost se zase zúčastnit zářijové oslavy svátku železničářů, která vyvrcholila o víkendu 18. – 19. září Dnem železnice, jehož dějištěm se opět stalo Muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka. Letošní oslavy měly mimo jiné připomenout 50 let od vzniku Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ). Proto zde VUZ představil veřejnosti muzejní drezínu Tatra prvního generálního inspektora Československých státních drah vyrobenou v roce 1947 a poháněnou vzduchem chlazeným čtyřválcem „boxer“. Zajímavé bylo i představení železniční budoucnosti v podobě vozového parku, se kterým se provádí zkoušky nejen ve zkušebním centru ve Velimi. Návštěvníci byli zvědaví na možnost vyzkoušet, prostřednictvím virtuálních 3D brýlí, jízdu po velkém zkušebním okruhu, který je dnes jedinou vysokorychlostní tratí v České republice.

## Pohled do tří světů

Na oba víkendové dny byl v Lužné přichystán pestrý program určený pro všechny věkové kategorie. Nabídl pohled na tři světy – svět historie, změny a zábavy.



Stánek ČD Cargo se těší na své návštěvníky.

**Svět historie** reprezentoval například legendární motorový vůz Stříbrný šíp či lokomotivy 414.096 „heligon“ a 434.2186 „čtyřkolák“. Na návštěvníky čekala výstava nejkrásnějších českých historických lokomotiv. Chybět nesměly ani oblíbené komentované prohlídky exponátů na točném, kde programem provázel moderátor Pavel Cejnar a o hudební kulisu se postaral DJ Aleš Matoušek. Návštěvníci se historickými soupravami mohli svězt po tratích do blízkého okolí muzea.

**Svět změny** představil nejnovější techniku, která již jezdí nebo v blízké době začne jezdit po tuzemských kolejích pod vlajkou ČD. Zájemci měli první možnost prohlédnout si úplně novou soupravu InterJet od konsorcia Siemens Mobility – Škoda Transportation určenou pro dálkové linky z Prahy do Chebu (rychlík Krušnohor) nebo lokomotivu 193.902 Siemens Vectron v polepu VUZ. ČD Cargo vystavovalo lokomotivu TRAXX MS3

a zrekonstruovaný prezentační nákladní vůz řady Hadgs 11.

**Svět zábavy** byl pochopitelně určen především dětem. Těšit se mohly na parní vlak na úzkokolejné dráze a na doprovodný program plný her a zábavy. V průběhu celého programu se uskutečnily soutěže o ceny se železniční tematikou.

**Noční světelná show** patřila již tradičně k nejočekávanějšímu bodu programu. Show nabídla více než desítku nejen historických exponátů při zajímavě připraveném scénickém osvětlení a s hudebním doprovodem. Doprovázena byla komentářem Pavla Cejgara s představením jednotlivých exponátů a zazněla zde i řada zajímavých faktů.

## ČD Cargo v Lužné

No a s čím se na Dni železnice pochlubilo ČD Cargo? Díky spolupráci s úsekem provozu byl vyslyšen náš požadavek na prezentaci moderní **interoperabilní lokomotivy řady 388**

TRAXX MS3 s vysokou tažnou silou i provozní rychlostí, která vyhovuje současným evropským trendům a umožňuje vozbu těžkých vlaků na dlouhé přepravní vzdálenosti. Dodavatelem lokomotiv je společnost Alstom – Bombardier. Po oba dny probíhaly v lokomotivě komentované prohlídky, kterých se ujal strojvedoucí z PJ Praha Ondřej Rychetský, známý v youtuberském prostředí spíše jako Andy. Každý účastník prohlídky obdržel pohlednici Traxxe opatřenou naším novým razítkem. Zájem byl enormní a zájemci o cca 20minutovou prohlídku nám tvořili před naší expozicí slušného hada. Nejen děti byly nadšené, i mnoho tatíků projevovalo o novou techniku velký zájem. Dědům i pradědům, kteří si také TRAXXe prošli, v mnoha případech emeritním strojvedoucím, se i zamžilo oko při vzpomínce na jejich službu třeba ještě i na páře.

Dalším exponátem byla **motorová lokomotiva 742.333**, která prošla nejen rozsáhlou generální opravou, ale také obdržela retro nátěr dle tehdejšího výnosu ministerstva dopravy z roku 1988, tzn. v kombinaci červené se širokým žlutým výstražným pruhem po celém jejím obvodu. Rovněž na této mašině probíhaly komentované prohlídky. Průvodcem byl opět strojvedoucí z PJ Praha, tentokrát Petr Suchý. I ten měl plně ruce práce a pusa se mu po celé dva dny nezastavila. Každý účastník prohlídky obdržel pohlednici „kocoura“ s naším razítkem. Milým překvapením byla návštěva pana Václava Šafáře, který je autorem vydařené fotografie lokomotivy na již zmiňované pohlednici.

**Prezentační vůz řady Hadgs 11** ČD Cargo si svoji veřejnou premiéru odbyl již na regionálním Dni železnice v České Třebové. Tento vůz, který prošel důkladnou přestavbou, při které bylo nutné provést nezbytnou revizi a opravu podvozku, skříňe vozu a podlahy, tažného a narážecího ústrojí a také vůz opatřit novým reklamním lakem. Rovněž interiér prošel rozsáhlými úpravami. Součástí zajímavě zařízeného interiéru jsou různé hry, poznávačky, losovací kolo, nástěnné pexeso a piškvorky a lze zde shlédnout i putavé video o ČD Cargo. Přidali jsme i krátký spot o práci strojvedoucího, který se s prezentací ČD Cargo promítal celý víkend na velkoplošné obrazovce u točny. I prezentační vůz byl po celý víkend v Lužné v obležení malých i velkých návštěvníků. A není divu, přestavba se skutečně povedla, za což patří velký dík zaměstnancům SOKV Ústí nad Labem.

Naproti stojícímu vozovému parku ČD Cargo probíhala další prezentace naší společnosti. Ve venkovním stanu, který byl letos skutečně z dálky vidět, byly zodpovězeny všechny zvědavé otázky. Zájemci si zde také mohli vylosovat drobné upomínkové předměty, děti si o předměty zasoutěžily. Silnému větru odolával náš prezentační banner v popředí s plážovými lehátky, která zase odolávala velkému zájmu nejen unavených návštěvníků. Vzniklo zde mnoho fotografií a tak, aniž by si to návštěvníci uvědomili, odvezli si kus ČD Cargo i do svých domovů.

## Den železnice se vydařil

Bylo velkým potěšením se opět setkat se známými tvářemi, které nás při těchto akcích vždy přijdou navštívit.

Nejsou to jen fanoušci a obdivovatelé Andyho, jak by se nabízelo, ale skuteční příznivci společnosti ČD Cargo. Za všechny bych ráda, a s velkým potěšením vzpomněla na Adama z Domažlic, který mi v roce 2019, kdy jsme ještě neměli tak krásný cargo stan, pomáhal umístit na stan modré barvy „alespoň to lepící logo ČD Cargo“. Letos mi přivezl krásný dárek...nádherné logo z polystyrenu, a ještě se omlouval, že teda vyjžděl z Domažlic hodně brzy ráno a spěchal na vlak, tak se mu trochu v báglu uvolnilo to „o“, tak at si ho přichytím špendlíkem.

Ani skutečnost, že se přes noc z krabic ve stanu záhadným způsobem ztratilo pár triček, pár balíků propisek, kelímky s logem ČD Cargo a v průběhu dne, kdy jsem odskočila kolegům od mašin pro kávu, i ten losovací pytlík, nemůže pokazit dobrý pocit, že jsme ten víkendový náročný Den železnice v Lužné zvládli! Věřím, že ČD Cargo přispělo svou účastí a svými expozicemi k tomu, že si všichni účastníci akcí náležitě užili a odnesli si mnoho příjemných zážitků.

Sluší se poděkovat těm, kteří se na této akci podíleli a odvedli velký kus práce. Jsem hrdá na to, že máme šikovné zaměstnance, které jejich práce baví, je jim koníčkem... takže velké díky Ondřeji Rychetskému a Petrovi Suchému. Díky patří i Kláře Lachmanové z KPP, která mi velmi pomohla se stanem a jeho vybavením, s reklamními předměty atd. Dík patří i děvčatům z agentury, která měla na starosti prezentační vůz a další. Ale děkuji i těm, bez nichž by někteří v Lužné vůbec nebyli... ředitelce PJ Praha Hance Zdechovanové, vedoucímu skupiny ŘLČ Bohoušovi Dědečkovi, za podporu paní ředitelce odboru personálního Anetě Miklašové a paní ředitelce kanceláře předsedy představenstva Kamile Chovanové. Za pomoc při zajištění realizace nápadu pohlednic vystavovaných lokomotiv a dalšího, řediteli odboru podpory prodeje Michalu Rohovi.

Těm, kteří dokážou na sociálních sítích jen většinou anonymně kritizovat a posmívat se, si dovoluji touto cestou vzkázat, že je úplně jedno, jestli se takové akce účastní on anebo onen, ta anebo ta druhá. Všichni, co jsme v Lužné byli, jsme zastupovali ČD Cargo, a troufám si napsat, že důstojně.

**Je třeba všem zaměstnancům připomenout, že přece všichni spolu jsme ČD Cargo!**

Text a foto: Věra Drncová



1. místo v turnaji obsadil tým Provozní jednotky Česká Třebová.

Již 8. ročník turnaje v malé kopané o Putovní pohár provozního ředitele ČD Cargo se uskutečnil 21. září 2021 ve sportovním areálu SK Hostivař. V 9:30 ráno proběhlo slavnostní zahájení, na které v 10 hodin navázaly samotné zápasy týmů složených ze zaměstnanců ČD Cargo.

Soutěž družstev proběhla ve dvou skupinách, A a B, systémem každý s každým a hrálo se na 3 hřištích pro malou kopanou. Do semifinále se probojovaly týmy PJ Česká Třebová, SOKV Ostrava, PJ Ústí nad Labem a PJ Praha. A jak to nakonec dopadlo?

Nejlépeším střelcem turnaje byl vyhlášen Petr Guth z PJ Ústí nad Labem a titul nejlepšího brankáře získal Jan Jakeš z GŘ Praha. Počasí prálo a turnaj nabídl skvělou atmosférou, emoce i hráčský zápal pro hru.

Text a foto: Zuzana Kovačová

## Výsledky VIII. ročníku turnaje v malé kopané o Putovní pohár provozního ředitele ČD Cargo, a.s.

1. místo	PJ Česká Třebová
2. místo	PJ Praha
3. místo	PJ Ústí nad Labem
4. místo	SOKV Ostrava
5. místo	GŘ Praha
6. místo	PJ Ostrava
7. místo	SOKV České Budějovice
8. místo	SOKV Ústí nad Labem
9. místo	PJ České Budějovice
10. místo	PJ Brno



Tým ČD Cargo

# Týmové HRY SRDCEM 2021

Dne 8. října 2021 proběhl ve wester-novém městečku Šiklův Mlýn první ročník akce „TÝMOVÉ HRY SRDCEM 2021“. A proč srdcem? Protože jedním z významných prvků, který propojuje firmy ČD a ČD Cargo, je společně založený Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM.

Vedení obou společností se rozhodlo spojit síly a připravit na podzim tohoto roku teambuildingové setkání svých zaměstnanců. Cílem her bylo nejenom se ctí absolvovat 12 netradičních disciplín, ale v neposlední řadě i utužit vzájemné vztahy a navázat nová přátelství mezi kolegy pořádajících společností.



Registrace účastníků v hotelu Arizona

O zahájení netradičního setkání se postarali Ivan Bednárik, předseda představenstva ČD, Zdeněk Škvařil, člen představenstva ČD Cargo a následně zazněla i zdravice nepřítomného Tomáše Tótha, předsedy představenstva ČD Cargo. Průvodcem celé akce byl Pavel Cejnar, který po zahájení seznámil všechny soutěžní týmy s organizací a programem celého dne.

A jaké disciplíny čekaly na 24 sou-

těžních týmů + 1 čestný tým nadačního fondu: střelba z praku, rodeo býk, střelba ze vzduchové pušky, chůze na chůdách, siloměr, ruské kuželky, lukostřelba, lovec světla, rýžování zlata v kádích, dřevorubecká práce pilou a sekou, střelba kuší a jízda vláčkem s kvízem. Za mimořádné výkony získávaly týmy „zlaté valounky“.

Večer byly první tři týmy oceněny pohárem, medailemi a šampusem. Na prvním místě se umístil tým ČD Cargo „Kamarádi“, druhé a třetí místo patřilo týmům ČD „Modrý mix“ a „CZS“. Poté došlo na sčítání zlatých valounků. Vítězství v souboji ČD vs. ČD Cargo si odnesla společnost ČD Cargo. K celkově dobré atmosféře večera přispěla i kapela Děda Mládek Illegal Band a DJ Mírek Rais.

Obě společnosti darovaly celkem do Nadačního fondu Skupiny ČD – Železnice Srdcem krásných 200 000 Kč. Šeky pro nadační fond převzala z rukou Ivana Bednárika a Zdeňka Škvařila paní Aneta Miklášová, členka Správní rady NFŽS.

Co dodat na závěr? Motivací týmů bylo nejenom vítězství za sebe, ale i za celou společnost a dobrou věc. Program celého dne byl proto naplněn mottem „JAKO JEDEN TÝM!“

Klára Lachmannová  
Foto: Jan Chaloupka



Přivítání všech účastníků Pavlem Cejnarem a místním šerifem



Tým Kovbojů z ČD a chůze na chůdách



Soutěžní disciplína – jízda vláčkem Union Pacific s kvízem

Celkové pořadí v soutěžních disciplínách		
1.	Kamarádi	ČD Cargo
2.	Modrý mix	ČD
3.	CZS	ČD
4.	Jagermeister	ČD Cargo
5.	„Urvaný vagóny“	ČD Cargo
6.	Kovbojové	ČD
7.	Šerifové	ČD
8.	Hračičkové	ČD
9.	OŘOD Západ	ČD
10.	Pražáci	ČD Cargo
11.	GŘ	ČD
12.	Brněňští draci	ČD Cargo
13.	OŘOD Střed	ČD
14.	Krušnohorci	ČD Cargo
15.	Šumaváci	ČD Cargo
16.	Rosomáci	ČD
17.	Šrouby a matice	ČD Cargo
18.	Wild west and east	ČD
19.	Guru tým	ČD
20.	Perníkáři	ČD Cargo
21.	Chachaři	ČD Cargo
22.	Dynamo OSŽ	ČD Cargo
23.	Napohodu team	ČD
24.	Vagón plnej samYc	ČD Cargo

Celkové pořadí ve sběru zlatých valounků	
ČD Cargo	521
ČD	504



Tým ČD Cargo Chachaři



Vítězný tým "Kamarádi" s Ivanem Bednárikem (předseda představenstva ČD) a Zdeňkem Škvařilem (člen představenstva ČD Cargo)