

Cargovák



Úvodní sloupek

Když se daří, je potřeba myslet dopředu

Žijeme v době, kdy se situace kolem nás mění rychleji, než jsme byli zvyklí. To, co ještě před několika lety působilo jako jistota, dnes často jistotou není. O to důležitější je umět vnímat nejen aktuální stav, ale také směr, kterým se věci ubírají. Přestože prostředí železniční nákladní dopravy zůstává náročné a řada odvětví, na která jsme navázáni, prochází složitým obdobím, daří se nám držet stabilní pozici. Není to výsledek náhody ani příznivých okolností. Je za tím každodenní práce lidí napříč celou společností, jejich zkušenosti, odpovědnost a schopnost hledat řešení i tam, kde nejsou na první pohled patrná. Současně bychom si ale neměli namlouvat, že máme vyhráno. Vývoj trhu, průmyslu i celé světové ekonomiky naznačuje, že příští rok bude pravděpodobně ještě náročnější než ten letošní. Konkurence nespí, zákazníci jsou opa-

trnější a tlak na efektivitu bude dál růst. To, co dnes vnímáme jako relativní stabilitu, je ve skutečnosti poměrně křehký stav, který je potřeba neustále potvrzovat výsledky. Právě proto bychom současné období měli využít především k přípravě. Nečekat, až výzvy přijdou, ale být na ně připraveni. Stále hledat rezervy, zlepšovat spolupráci, sdílet zkušenosti a soustředit se na to, co umíme ovlivnit. Jsem přesvědčen, že máme dobré předpoklady uspět i v obtížnějších podmínkách. Ne proto, že by byly jednodušší než v minulosti, ale proto, že se můžeme opřít o lidi, kteří svou práci berou vážně a dokážou táhnout za společný cíl. Přeji nám všem, abychom si zachovali zdravý respekt k tomu, co nás čeká, a současně sebevědomí vycházející z toho, co jsme již dokázali.

MICHAL ROH

Obsah

Lokomotivy řady 388 – další dodávky

04 Lokomotivy řady 388 TRAXX od společnosti Alstom Transportation Germany GmbH jsou dnes neodmyslitelnou součástí vozidlového parku ČD Cargo. Jejich dodávky probíhají i v letošním roce a tyto stroje by se v brzké době měly objevit i v čele vlaků dceřiné společnosti CD Cargo Slovakia.



Národní den železnice 2026

06 Letošní Národní den železnice hostilo město Cheb. V rámci této akce uspořádalo ČD Cargo pro železniční fotografy jízdu zvláštního manipulačního vlaku s lokomotivami opatřenými slušivými retro nátěry. Zájem o tuto jízdu nás velmi těší.



Za první pololetí letošního roku bylo vlaky ČD Cargo převezeno cca 950 tisíc tun dřeva. Je důležité, že se nejen podařilo zastavit pokles přeprav této komodity, ale především přesvědčit zákazníky o nutnosti zefektivnění tohoto segmentu přeprav, například jejich realizací ve skupinách vozů z menšího počtu tarifních bodů apod. Na fotografii Jaroslava Měřínského z 31. července 2026 je zachycena jízda Mn 85801 zajišťujícího svoz dřeva z Brd a Podbrdská. Jeho zátěž z Březnice tvořily 3 GigaWoody, v Příbrami však „manipulák“ dobral dalších 13 vozů, včetně prázdných Es vozů po vykládce třídného uhlí.

Zákazníci od nás chtějí obě služby – ucelené vlaky i „jednotlivky“

17. září 2026 naše akciová společnost prezentovala výsledky dosažené v prvním pololetí letošního roku. Při této příležitosti jsme předsedovi představenstva Radimovi Ječnému položili několik otázek.

► **Začneme obecně. Jak byste vy osobně zhodnotil výsledky dosažené společností ČD Cargo v prvním pololetí letošního roku?**

Po náročném období restrukturalizace se společnost dostala opět do zisku, a to je velmi dobrá zpráva. Ukazuje se, že ta úsporná opatření nebyla marná. Ale bez naší aktivní obchodní expanze v první polovině letošního roku by sama úsporná opatření byla k ničemu. Museli jsme zákazníkům vysvětlovat, že tu jsme a budeme. A že máme zájem vozit. Převezli jsme skoro stejnou tonáž jako v loňském roce, a to jsme dokázali v počtu skoro o 1 400 zaměstnanců méně. Velké poděkování patří všem v provozu, že to zvládli!

► **Jaká je situace v jednotlivých segmentech podnikání? Tzn. v přepravě ucelených vlaků a jednotlivých vozových zásilek?**

Daří se nám celkově, nemá moc smysl dívat se separátně na jednotlivky a ucelenky. Zákazníci od nás chtějí obě služby, obě služby se vzájemně doplňují. Nejsme železniční „garážovka“, musíme poskytovat obě služby.

► **Ve druhém pololetí očekáváte podobný vývoj?**

Očekávám, že naše výsledky ještě zlepšíme. Ale záleží opravdu na každém z nás, musíme se snažit udělat maximum pro spokojenost zákazníka a zároveň stále přemýšlet, jak svou práci dělat efektivně, jak šetřit peníze. Jak někdy říkám kolegům z řízení provozu: „Lv vlak není zločin, ale je to hřích“. Každý vlak, který se podaří vytižít na ma-



Ing. Radim Ječný, Ph.D. FOTO: ARCHIV ČD CARGO

ximum, každá obsluha vlečky na čas, která z nás dělá spolehlivého dopravce – to vše se počítá!

► **S jakými parametry připravujete podnikatelský plán pro rok 2027? Připravuje firma další úsporná opatření?**

Pokud se nám podaří dosahovat podobných přepravních výkonů jako v letošním roce, což se zatím zdá že ano, žádná další drastická opatření jako je masové propouštění neplánujeme. Zároveň však musíme být maximálně opatrní a stále hledat cesty, jak naši práci zlepšovat a zefektivňovat.

► **Jak náročná jednání čekají na podzim obchodní manažery ČD Cargo?**

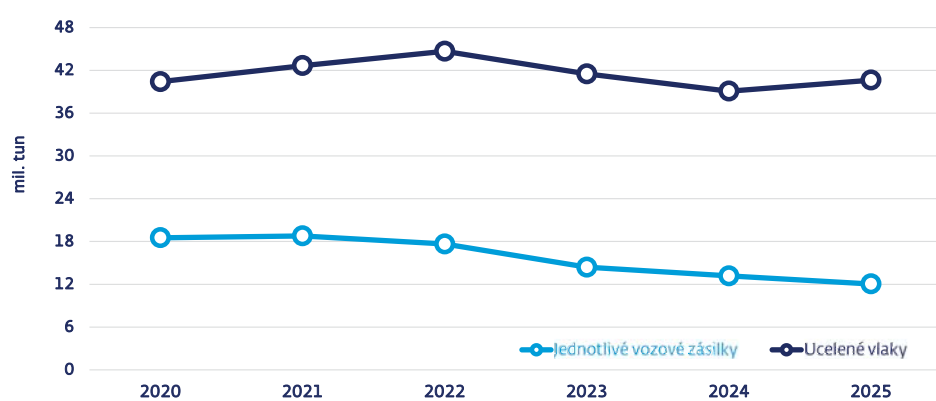
Bohužel nám rostou nákladové vstupy, především cena trakční energie a nafty. Budeme za naše půjčky muset platit vyšší úroky – obnova našeho lokomotivního parku je financovaná na úvěr a úrokové míry rostou. Budeme se muset snažit přesvědčit naše klíčové zákazníky, že má smysl pokračovat s ČD Cargo. Věřím, že se nám to podaří.

► **Bude ČD Cargo pokračovat v přepravě „jednotlivek“? Myslíte, že by tento segment měl být podporován ze strany státu podobně, jako je to v některých evropských zemích?**

„Jednotlivky“ jsou duší ČD Carga! Udělám vše pro to, abychom jejich přepravu nejen zachovali, ale i rozvíjeli a přizpůsobili aktuálním požadavkům trhu. O možné provozní podpoře jednáme, v některém z příštích Cargováků se k tomu chci vyjádřit podrobněji, stejně jako o modelech podpory v zahraničí.

MICHAL ROH
GRAF: LEONA PECKOVÁ

Vývoj přepravovaného objemu



Změnou technologie se postupně daří zefektivňovat i přepravu jednotlivých vozových zásilek

FOTO: JAROSLAV MĚŘÍNSKÝ

ČD Cargo se vrátilo do zisku

Skupina ČD Cargo realizovala v prvním pololetí roku 2026 zisk před zdaněním ve výši 385 mil. Kč a přepravila celkem 27,8 mil. tun zboží. Na zlepšeném hospodaření se významně podílely jednak efekty zeštíhlení společnosti z předchozích let a také aktivní obchodní politika.

Přepravní objem ve výši 27,8 mil t je výrazně vyšší, než společnost plánovala a v posledních

měsících je přibližně na loňské úrovni. Oproti plánu se dařilo v přepravách pevných paliv, což úzce souvisí s krizí na Blízkém východě a stoupající cenou ropy. Meziročně jsme přepravili výrazně více dřeva a obilí. Nárůst zaznamenaly i intermodální přepravy a segment automotive. V obou těchto případech se pozitivně projevuje zahraniční expanzní strategie společnosti nastartovaná v předešlých letech. Díky spolupráci s německou pobočkou dojel například první vlak

s lokomotivou ČD Cargo do dánské pohraniční přechodové stanice Padborg. Firma se nezaměřuje pouze na tradiční komodity, ale připravuje řadu projektů na přepravu nových komodit, jako například autobaterií, biomasy nebo tuhých alternativních paliv apod.

„Vyšší přepravní objemy znamenají efektivní využití kapacit ČD Cargo, což se promítlo do pozitivního hospodářského výsledku,“ říká předseda představenstva ČD Cargo Radim Ječný. Efektivitu provozu

se daří udržovat i přes náročnou výlukovou činnost ovlivňujících jízdu nákladních vlaků nejen na železničních tratích v České republice, ale také například v Německu. „Chtěl bych poděkovat všem obchodním partnerům za důvěru a našim zaměstnancům za kvalitně odvedenou práci. Dosažené výsledky jsou pozitivní, neznamena to ale, že náš obor vstoupil do období jistoty. Vývoj na trhu zůstává velmi dynamický a musíme být připraveni na to, že příští rok přinese nové výzvy,“ konstatuje Radim Ječný a uzavírá: „Právě teď je správný čas soustředit se na efektivitu, kvalitu služeb a hledání nových příležitostí. To jsou oblasti, které rozhodnou o tom, jak úspěšní budeme v dalších letech.“

TZ ČD CARGO

Zajímavosti z provozu

Odklony vápence

Od 3. do 27. srpna 2026 proběhla rozsáhlá výluka v železniční stanici Brniště a dále traťové koleje Brniště – Jablonné v Podještědí. Pravidelně jezdící relace Ostašov – Děčín ve vlacích Mn 84082 a Mn 86120 byla odkloněna v trase Pn 62403 Liberec – Bakov nad Jizerou a Mn 86131/Mn 86120 Bakov nad Jizerou – Děčín. Nicméně přepravy



„jednotlivek“ z Ostašova byly v té době realizovány do jiné cílové destinace a byly směřovány na Nymburk.

Naopak velmi zajímavá byla cesta vápence z Berouna (Vápenka Čertovy schody) do Diamu v Brništi, resp. do Stráže pod Ralskem, kde vápenec slouží k sanaci důlní těžby. Jízda vlaku byla naplánována celkem třikrát, a to ve dnech 6., 13. a 20. srpna. Vlaková sou-



Prázdná souprava vlaku Pn 62405 mezi stanicemi Brniště a Jablonné v Podještědí se stroji 743.007 + 743.008



Vlečkové stroje z podniku Diamo Stráž pod Ralskem po převzetí soupravy od ČD Cargo ve stanici Brniště

prava čítala vždy 16 vozů o celkové hmotnosti cca 1 280 tun. Z Nymburka se vlak pod číslem Pn 62404 vydal zhruba v časové poloze vlaku Pn 62402, přičemž v úseku Turnov – Jeřmanice byl použit postrk dvojice „bizonů“ mezi vlaky Pn 64201 a Pn 64200 (relace sklářský písek Libuň – Řetenice). V Liberci soupravu čekala další nutná úvrať, přičemž vlaková dvojice zůstala na vlaku a v úseku Liberec – Křižany zajistila nutný postrk. Naopak do čela vlaku Pn 62404 nastoupila liberecká dvojice „elektroniků“, která vlak dovezla do Brniště. Po odjezdu ložené sou-

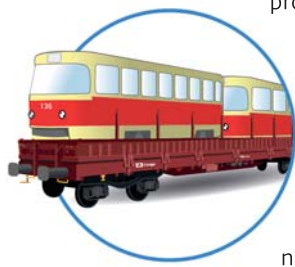
pravy z Brniště do Stráže pod Ralskem přešla dvojice „elektroniků“ na čelo prázdné soupravy do Jablonného v Podještědí, odkud vlak pokračoval pod svým číslem Pn 62405 do Nymburka, samozřejmě přes nutné dvě úvratě v Liberci a v Turnově.

Všechny tři soupravy se podařilo do cíle dovézt podle plánu, stejně jako prázdné soupravy zpět k nakládce. Velké díky patří nejen provozním zaměstnancům ČD Cargo, ale i všem ostatním, kteří byli do této „akce“ jakkoliv zainteresováni. TEXT A FOTO: NT

Přepravy automobilů TATRA

Po loňských úspěšných přepravách automobilů TATRA FORCE 6x6 ve valníkovém provedení pro Ozbrojené síly Slovenské republiky jsme v srpnu letošního roku zrealizovali přepravu dalších vojenských vozidel tentokrát do Chorvatska. Vozidla byla naložena na 25 vozů řady Res a do cílové destinace došla přes hraniční přechody Lanžhot/Kúty, Štúrovo/Szob a Gyékényes/Koprivnica. I přes určité provozní problémy došla vozidla k příjemci za 4 dny. Přeprava byla realizována ve spolupráci s dceřinými společnostmi CD Cargo Slovakia a CD Cargo Hungary.

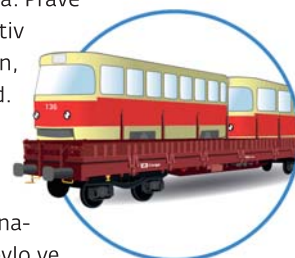
TEXT: MICHAL ROH
FOTO: TOMÁŠ JANEK



Přepravy na InnoTrans

Veletrh železniční techniky InnoTrans v Berlíně (22. – 25. září 2026) patří k nejvýznamnějším akcím svého druhu v Evropě. Není proto divu, že své exponáty zde vystavují všichni významní výrobci železničních vozidel, včetně výrobců z České republiky a Slovenska. Právě pro ně zajistilo ČD Cargo přepravu lokomotiv a vozů – jednalo se o Škodu Transportation, společnost NYMWAG a Tatravagónku Poprad. První jmenovaný měl ve vlaku zařazenou bateriovou elektrickou jednotku RegioPanter (BEMU), druhý například cisternový vůz Zacs a třetí z firem s námi do Berlína odvezla například vozy řady Rlnps nebo Uas. Celkem bylo ve vlaku zařazeno 19 vozidel, včetně ochranných a spojovacích vozů. V čele vlaku Pn 41390 stanul z Děčína TRAXX 388.018, který zásilku spolehlivě dovezl až do cílové stanice Wustermark Rbf. Dodejme, že přeprava byla realizována ve spolupráci s pobočkou ČD Cargo Niederlassung Deutschland.

TEXT: MICHAL ROH
FOTO: JAN KRAJDL



Dodávka lokomotiv TRAXX pro ČD Cargo – další vývoj

Naposledy jsme vás o průběhu dodávky nových lokomotiv TRAXX informovali v dubnovém Cargováku, a proto přinášíme podzimní aktualizaci. Na konci května jsme od společnosti Alstom Transportation Germany GmbH převzali v SOKV Ústí nad Labem dalších 9 kusů nových Traxxů.

I z této tranše byla část určena pro CD Cargo Poland, konkrétně 4 lokomotivy, které se i v tomto případě po formálním předání (8. června a 1. července v Chałupkach) vrací formou pronájmu do služeb mateřské společnosti ČD Cargo. A proč jsme tentokrát kolegům z CD Cargo Poland nepředali všechny lokomotivy najednou? Příčinou byla v mezidobí rozbitá výhybka na odstavné koleji v SOKV Ústí nad Labem, která tak bohužel jeden Traxx spolu s dalšími lokomotivami uvěznila na odstavné koleji na téměř tři týdny. K předání tak mohlo dojít až po její opravě.

Všechny nově dodané lokomotivy jsou, stejně jako u předchozích 9 strojů převzatých v březnu tohoto roku vybaveny palubní jednotkou (OBU) ETCS zabezpečovače OnviaCab (dříve Atlas). S výjimkou 2 lokomotiv budou tímto typem již vybavena všechna další dodávaná hnací vozidla. V případě zmíněných 2 lokomotiv, tyto budou ještě vybaveny původní palubní jednotkou (OBU) ETCS zabezpečovače EbiCab. Jedná se totiž o 2 původní prototypové lokomotivy Alstomu, které před předáním



Dvě lokomotivy řady 388 z nové dodávky jsou určeny pro dceřinou společnost CD Cargo Slovakia.

ČD Cargo projdou kompletní renovací. Její provedení proběhne dle obdržené informace z kapacitních důvodů Alstom Germany v závodech Alstom Italy ve Vado Ligure, kam bylo nutné lokomotivy začátkem září z Kasselu převézt. V průběhu června nás Alstom v rámci kon-

trolního statusu seznámil s aktualizovaným itinerářem dodávek dalších lokomotiv v horizontu do konce letošního roku. Dle něj měla být od července v každém měsíci dodána minimálně 1 lokomotiva, v některých dokonce 4-5 tak, aby do konce roku bylo dodáno 16 lo-

komotiv. Poslední 61. Traxx by měl pak dorazit v 1Q/2027, což je výrazně dříve oproti smluvnímu termínu, který je 30. června příštího roku. Bohužel se tento scénář hned od začátku naplnit nepodařilo. V červnu nebyla dokončena žádná lokomotiva a po v srpnu proběhlé inspekci TRAXX 388.045 byl tento teprve na konci srpna převezen do SOKV Ústí nad Labem. Mimochodem v rámci zmíněné inspekce 388.045 jsme v Kasselu měli možnost vidět už rozpracovanou výrobu lokomotiv určených pro CD Cargo Slovakia. V kontextu nedodržení avizovaného plánu jsme si vyžádali od Alstomu nový plán dodávek. Ten zachovává ambici dodat do konce roku všechny lokomotivy tzn. v průměru 4 lokomotivy měsíčně. Dokonce pro naši dodávku v Alstom vyčlenili celou jednu výrobní linku.

Co se nejbližšího období týká, v průběhu září by tak měly dorazit zbývající 3 lokomotivy pro CD Cargo Poland, konkrétně HV s označením 388.045, 046 a 047, z nichž první 2 uvedené si polští kolegové ponechávají pro svou potřebu a 388.047 se vrací do pronájmu mateřské společnosti. Začátkem října jsou na pořadí čísla 048 a 049, která jsou obě určena pro CD Cargo Slovakia. Od čísla 050 pak zůstávají všechny TRAXXy ve flotile ČD Cargo.

O tom, jak se bude dařit plán měnit v realitu, přineseme informaci v některém z dalších vydání.

TEXT A FOTO: MAREK KMOCH

Cvičení kyberbezpečnosti

Letos v červnu se ČD Cargo zapojilo do největšího evropského cvičení v oblasti kybernetické bezpečnosti. To bylo organizováno agenturou ENISA (Evropská agentura pro kybernetickou a informační bezpečnost), v Česku jej již od roku 2012 organizuje sdružení CZ.NIC ve spolupráci s Národním úřadem pro informační a kybernetickou bezpečnost (NÚKIB).

Cílem kyberbezpečnostního cvičení bylo otestovat a procvičit připravenost Evropy na kybernetické incidenty velkého rozsahu. V letošním roce bylo cvičení primárně zaměřeno na železniční sektor, sekundárním sektorem byla ve-

řejná správa (zejména národní a regionální dopravní autority) a poskytovatelé ICT služeb. Kyberbezpečnostní krizový tým ČD Cargo se skládal ze zástupců jednotlivých oblastí zajišťujících základní provozování služeb: **technický zástupce** (odpovědné osoby za správu kyberbezpečnosti a správu síťové infrastruktury), **provozní systém** (odpovědné osoby za správu klíčových business systémů), **řízení provozu** (odpovědná osoba za řízení provozu) a **člen PR komunikačního týmu** (odpovědná osoba za mediální komunikaci na incident). Dvoudenní kyberbezpečnostní cvičení bylo řízeno z kybernetického centra v Aténách a účastnily se všechny národní úřady kybernetické bezpečnosti všech států EU, osobní a nákladní



železniční dopravci, národní provozovatelé železničních infrastruktur, námořní terminály a překladiště a další subjekty státní správy. Formou věrohodné simulace závažného kybernetického útoku na infrastrukturu dopravního sektoru byly prověřeny schopnosti detekce útoku, vyhodnocení jeho závažnosti a rozsahu a vzájemná komunikace zúčastněných stran. Týmy zúčastněných firem dostávaly cílené informace o probíhajícímu útoku na jejich část infrastruktury, ze kterých vyplývaly různé úkoly

jako například vyhodnocení možných příčin nouzového zastavení vlaku, analýza potenciálně rizikového kódu, nalezení potřebné evidence v počítači technika externího dodavatele apod. Paralelně s tím byl k dispozici simulovaný kanál zpravodajství, kde bylo možné sledovat celkový rozsah útoku po celé Evropě a jeho dopady na obyvatelstvo. Bylo tak možné se poměrně dobře vžít do situace, kdy by podobný útok probíhal ve skutečnosti a ověřit si vlastní schopnosti rychle a správně reagovat ve stresové situaci. Následně proběhlo vyhodnocení celé akce, aktivit účastníků a schopnosti správně a včas inicializovat krizový tým se zajištěním komunikace s odpovědnými subjekty včetně orgánů státní správy a postupovat dle zákonných povinností v souladu s opatřeními NIS2 (v ČR dle zákona o kybernetické bezpečnosti) se stanovenými lhůtami hlášení.

JOSEF BLAŽEK

Badmintonový turnaj ČD Cargo

Ve čtvrtek 10. září se v Badmintonu areálu Skalka uskutečnil další ročník badmintonového turnaje smíšených dvojic ČD Cargo. Na šesti kurtech se sešlo 19 týmů, tedy 38 hráčů a hráček z různých útvarů společnosti.

Hrálo se od odpoledních hodin až do večera. Nejprve si týmy rozdělené do čtyř skupin zahrály systémem každý s každým, poté šestnáct nejlepších dvojic pokračovalo ve vyřazovacích bojích až k finále. Dohromady se na kurtech odehrálo 52 zápasů. Celkovým vítězem se stal tým Smečari ve složení **Robert Heděnc** a **Juliána Prouzová**, který prošel turnajem bez jediné porážky. Druhé místo obsadila dvojice Jan Peřina a Miroslava Krejčová z týmu Krušnohor, třetí skončili Jan Jakeš a Leona Pecková hrající pod názvem Rychle a zběsile. Turnaj se nesl v přátelské atmosféře a kromě sportovního zápolení byl příležitostí potkat se s kolegy mimo pracovní prostředí. Poděkování patří všem zúčastněným za skvělou atmosféru a kolegům z personálního oddělení a marketingu za bohaté ceny.

Těšíme se za rok na shledanou.
MIROSLAV DVOŘÁK



Inspirativní HRrrrZóna

Inspirujte se příběhy našich zaměstnanců ...

J Jsou lidé, u kterých poznáte už po prvních větách, že svou práci nedělají jen tak. Že ji mají v krvi. Ladislav Kácovský – pro kolegy prostě Láďa, na fotbalovém hřišti Káca, je přesně takový člověk. Vedoucí směny a dispečer v Praze-Libni nastoupil na železnici 22. června 1981. To datum si pamatuje dodnes, i když od té doby uplynulo neuvěřitelných pětadvacet let. Celý svůj profesní život strávil na dráze. A nikde jinde. Vyrstl v Želivě na Vysočině, kousek od Humpolce. Tatínek pracoval na dráze a malý Láďa za ním jezdil do Humpolce. Mašinky ho lákaly jako snad každé dítě, jenže jeho už nepustily. Dráha si ho zkrátka získala. Vystudoval dopravní průmyslovku v Praze, prošel depem, vojnu u železničního vojska i posunem ve Vršovicích. Od 1. prosince 2007 je „cargovák“, a nad tím rozhodnutím, jak sám říká, ani chvíli nezaváhal.

► Láďo, vzpomeneš si na svoje úplné začátky na dráze?

Po škole jsem nastoupil do depa ve Vršovicích. Chvilku jsem dělal mechanika, pak pomocníka strojvedoucího – ale k tomu jsem si jen tak čuchnul. Potom jsem šel na vojnu k železničnímu vojsku do Bohumína a dělal posunovače. A přiznám se, že mě víc než škola naučila právě vojna. Tam jsem zjistil, co je vagon, co je zarážka a jak to celé funguje. Po vojně jsem se úplnou náhodou vrátil do Vršovic. Akorát místo do depa jsem šel do stanice. A tam začala moje opravdová kariéra.

► Kolik pozic jsi za těch pětadvacet let vystřídal?

Hodně. Ve Vršovicích jsem začínal jako posunovač a po roce si mě jeden drážník vybral, abych šel dělat vedoucího posunu. Ta stanice byla tenkrát obrovská – pět, šest kilometrů a čtyřicet kolejí. Po revoluci jsem jezdil na manipulačních vlacích na Dobříš. V roce 2011 pak bylo výběrové řízení na dispečera. Pan ředitel Krátký mi řekl, ať to zkusím. Znali jsme se a věděl, co ve mně je. Tak jsem šel do Uhřetěvsi. Po roce si mě vybrala paní Hálová do Kralup a potom si mě vyžádal Martin Kašpar do Libně. A od té doby jsem tady.

► Když se řekne dispečer, co všechno musí takový člověk umět?

Musíte znát mimořádné zásilky – to je největší průšvih, když taková zásilka jede někam jinam, než má. Pak musíte vědět, jak dlouhý vlak smí být, jak může být těžký, jestli ho lokomotiva utáhne a jestli se tam smí dát postrk. Sledujete traťové třídy zatížení. Když jedete na Nymburk, tak tam už děčko neprojde, tam je maximálně cččko. Máme to všechno v předpisech a ty musíme opravdu dobře ovládat. Vedoucí směny za to nese plnou zodpovědnost. Když se něco stane na trati, je to na vás. K tomu potřebujete komunikativnost a hlavně odolnost vůči stresu. To každému říkám na rovinu. Chodí se k nám dívat lidi ze škol a když vidí, že jeden telefon zvoní, druhý telefon zvoní, do toho počítač a vedoucí posunu s vysílačkou, tak se diví. A takhle to jde dvanať hodin na směně.

► O práci mluvíš s velkou vášní. Čím to je?

Mě to zkrátka baví. Nechtěl jsem přijít do továrny, v šest si píchnout, mačkat knoflíky

a v šest si zase píchnout. Já musím mít pohyb a lidi kolem sebe. A hlavně – každý den je něco jiného. Ten nádražácký život je hrozně jednoduchý a přitom složitý. Jednou přijdete do práce a je klid. Druhý den přijdete, myslíte si, že bude klid, a on není. Snažíte se poposunout vlak až do konečné stanice, oddechnete si... a v tu chvíli už vám jede další na druhou stranu. K tomu se musí poskládat lidi. Přijede vám strojvedoucí z Děčína ve tři ráno a vy ho nějak musíte dostat domů. Tohle mě láká. Ten adrenalin.

► S čím se v práci potýkáš nejvíc?

Poslední dobou jednoznačně s výlukami. Když se na koridoru vyloučí kolej, náklady se tam dostávají jen stěží. Vlak jede oklikou, někde stojí a to, co by strojvedoucí normálně zvládl v noci do České Třebové za necelé tři hodiny, mu trvá osm nebo devět hodin. Přijde sem ve chvíli, kdy už mu končí směna a dál nemůže. A my musíme sehnat nového člověka, protože zákazník nepočká. A pak je tu pražské specifikum, které nikdo nevidí. Uhelňý vlak o dvou tisících čtyřech stech tunách přijede od Chomutova a tady musí zastavit, protože je tu kopec a on ho nevyjede. Musí přijít postrk, který ho protlačí přes ten kopeček – a pak vlak pokračuje sám třeba až do České Třebové.

► Jaká je u vás atmosféra na pracovišti a jak vycházíš s kolegy?

Mně jde hlavně o to, aby práce odsýpala. Já vím, co obnáší, protože jsem si jí prošel. Víím, co si jako dispečer můžu dovolit a co už je za hranou. Někdy za tu hranici s klukama zajdu, ale vždycky na férovku. Vysvětlím jim, proč to potřebuji a proč to jinak nepůjde. Nikdy jsem se netajil tím, odkud jsem vylezl. Nehraji si na hrdinu. Jsem normální kluk, který začínal u posunu. Do práce chodím dřív, sednu si ke klukům a chvíli pokecáme. To je podle mě lepší než něco psát a telefonovat. A přijmu i kritiku. Já taky nejsem dokonalý a nikdy jsem nebyl.

► Máš už vybraného svého nástupce?

Mám. Zaškolil jsem Hanku, která tady dneska dělá dispečerku, a vybral jsem si Kryštofa, který dělal vozmistra. Je to mladý kluk a moc mě těší, že o tu práci má opravdový zájem. To zanícení se pozná hned. Kryštof už začíná dělat vedoucího směny a já pevně věřím, že až odejdu, bude to tady vést on. Mám z toho hroznou radost. A není sám. Robert, kterého jsem taky zacvičoval, dneska dělá dozorčího v Kolíně.

► Jak se práce na dráze za těch pětadvacet let proměnila?

Když jsem v osmdesátých letech přišel na dráhu, vozilo se po železnici úplně všechno. Zelenina, nábytek, kolotoče, cirkusy ... Všude byly vlečky, v každé stanici se něco nakládalo a vykládalo. A ti lidé spolu mluvili. Výpravčí věděl, že zítra přijede Franta s bramborami. To byla nádhera. Dneska už tady nenaložím ani traktor, jedině v Libni. A ve Vršovicích jsme dělali dva tisíce vozů za šichtu. Dva tisíce! To si dneska nikdo nedovede představit.

► Vyprávíš se ti nějaká historka z těch časů?

Ve Vršovicích jsme jednou stáli s klukama a koukáme, na osmé koleji, kde je klesání dvacet promile, se vagon houpe nahoru a dolů. Nahoru proti kopci! Lidi kolem kroutili hlavou,



Ladislav Kácovský, dispečer Praha-Libeň FOTO: ARCHIV ČD CARGO

že to přece není normální. A on v tom vagonu byl slon. Hýbal se a ten vagon se s ním kolébal. Museli jsme tam dát zarážky, aby se to nerozjelo. A pod ním klidně spal jeho ošetřovatel. Vozil se tudy celý cirkus Kludský: sloni, tygři, všechno.

► Je něco, co ti na dnešní době vadí?

Komunikace. Dneska se všechno posílá emailem. Ale vy už nevíte, že ten člověk na druhé straně má problém, že mu zrovna chybí lidi nebo že to prostě nejde. Za emaily se hrozně moc lidí schovává. Já jsem stará škola, věci se mají řešit mezi čtyřma očima. Co naopak vítám, je prostředí. Co jsme měli v osmdesátých letech, to byly chatrče, jídlo jsme si ohřívali na pařáku. Dneska mají kluci mikrovlnky, na lokomotivách jsou klimatizace. To se zlepšilo obrovsky.

► Vídáte se s kolegy i mimo pracoviště?

Máme takovou tradici, jednou za rok se scházejí „Cargonauti“. Vymyslel to jeden dispečer, kterému říkáme „Doktor“, a bude to tak patnáct let. Vždycky na konci září nebo v říjnu přijde pozvánka a sejde se nás padesát, sedmdesát: dispečerů, strojvedoucích, strojmistů, vedoucích. Přijedou kluci z Plzně, z České Třebové, z Břeclavi i z dalších míst. A hlavně i ti, kteří už jsou v důchodu. Není to žádná uzavřená společnost. Zkrátka se přijde, zavzpomíná se, co kde bylo, a člověk konečně uvidí tvář za tím hlasem. Já mám takový hlas, který asi nejde přeslechnout, takže když někde přijdu, všichni hned vědí, kdo to je.

► Jaké máš koníčky a jak trávíš volný čas?

Fotbal. To je láska na celý život. Začínal jsem v Pelhřimově a hrál jsem docela vysokou soutěž. Po vojně jsem se dostal do Prahy a od té doby jsem ve Slivenci. Nejdřív jsem hrál, potom jsem začal trénovat úplně malinké děti, dostal jsem se přes ně až k chlapům. A teď zase pomalinku tíhnu zpátky k dětem. Mám rád, když ti kluci a holky po hřišti běhají. Víím, že z každého fotbalista nebude, i když ze Slivence jich vyšlo hodně. Ale mně stačí, že se hýbou a nedělají blbosti. Na konci roku máme setkání, kde hrají maminky proti zákům. Byl to můj nápad a jede se to dodnes. Dneska máme ve Slivenci kolem tří set dětí. Říkají o mně, že jsem přísný, ale spravedlivý. A je hezké, když potkám kluky, které jsem trénoval před třiceti lety. Dneska jsou z nich chlapi a někteří už mají vnoučata. Je to rodinná záležitost. Manželka si mě v roce 1985 brala jako fotbalistu, syn hraje fotbal, dcera hrála ligu a dneska hraje i vnuk.

► Co ti tvoje práce dala a jaké máš plány do budoucna?

Dala mi to, že mi v mém věku pořád dobře pracuje mozek. Nemusím luštit křížovky, cvičím ho každý den v práci. To, že můžu být mezi vlaky a že mám radost, když jezdí. Zhruba v polovině příštího roku odcházím do důchodu, nástupce mám vychovaného, takže o firmu se nebojím. S manželkou jezdíme pravidelně do světa, teď mě čeká Španělsko. Pak jsou tu tři vnoučata, která mi dávají pořádně zabrat. A samozřejmě fotbal. Půjdu zase k těm nejmenším dětem a budu na hřišti trávit tolik času, kolik jen půjde. Nechci čas zabíjet, ale chci ho věnovat někomu.

► Co bys vzkázal našim zaměstnancům a firmě?

Zaměstnancům přeji, aby do práce chodili s chutí. Aby měli prostředí a zázemí, ve kterém se jim dobře pracuje, aby s radostí odpracovali svou směnu, a hlavně aby se pak v pořádku vrátili domů. A firmě? Já jsem „cargovák“ od začátku. Přeji si, aby ČD Cargo bylo společností, na kterou je spolehnutí. Moc bych si přál, aby někdo v zahraničí uviděl naši lokomotivu a řekl si: „Jo, tohle znám. To je ČD Cargo.“

Příběh Ládi Kácovského připomíná, že železnice není jen o vlacích, předpisech a jízdních řádech. Je především o lidech. Čtyřicet pět let na jednom místě dnes rozhodně není samozřejmost. Láďa prošel cestu od pomocníka strojvedoucího přes posun až k dispečerskému pultu. Zažil dobu, kdy železnice vozila téměř všechno, vagon se slonem i dobu dnešního digitalizovaného provozu. Přesto po sobě zanechává něco, co se nedá vyčíslit: znalosti, zkušenosti a přístup, který se dá shrnout jednou větou: „Musí to jezdit!“

Láďo, děkujeme ti za všechny ty roky, které jsi dráze věnoval. Přejeme ti pevné zdraví, spoustu cest po světě, radost z dětí a vnoučat a co nejvíc krásných chvil na fotbalovém hřišti i mimo něj.

BÁRA A OLESKA

SLEDUJTE NÁS NA FB A IG:



Rozjed' to s ČD Cargo

Národní den železnice se vydařil

Další ročník oblíbeného Národního dne železnice hostil o víkendu 12. – 13. září 2026 Cheb. Areál zdejšího Střediska údržby ČD byl tradičně rozdělený do tří částí – světa historie, změny a zábavy.

Pro velké i malé návštěvníky byly samozřejmě největším lákadlem historické i moderní lokomotivy. Z těch parních můžeme jmenovat třeba „šlechtičnu“ 475.101, „kafemlejek“ 310.072 vyrobený v roce 1900 nebo „všudybylku“ 354.195. Zasloužený obdiv pak budil stroj 35.1097-1 patřící k nejznámějším zástupcům poválečné německé řady 35.10 určené pro vedení rychlíků a osobních vlaků na neelektrifikovaných tratích Deutsche Reichsbahn. Ze starších motorových lokomotiv se v Chebu prezentovala „karkulka“ T 444.030, malé „prašátko“ T 211.0101 a chybět nemohl ani legendární „sergej“ T 679.1600, tedy zástupce



Náš prezentační vůz navštívil v neděli i ministr dopravy Ivan Bednárik. FOTO: JAN KUDA

šestinápravových lokomotiv určených pro vozbu těžkých nákladních vlaků. Motorové vozy byly tentokrát zastoupeny „singrovkou“ M 240.0100 a „hurvíny“ řady M 131.1. Elektrická trakce se prezentovala „plecháčem“ 242.213 a především „laminátkou“ ČD Cargo 230.091, která stála na jedné z kolejí v nové servisní a opravárenské hale, jejíž slavnostní otevření proběhlo právě v sobotu 12. září.



O prohlídku našich lokomotiv byl mezi návštěvníky velký zájem. FOTO: MICHAL ROH

Některé z lokomotiv byly po oba dny představovány na točně při komentovaných prohlídkách, další pak při tradiční noční show, která se opět setkala s velkým úspěchem. V září barevných reflektorů se při ní ocitla i naše modernizovaná lokomotiva 742.800. Komentování se v obou případech ujal zkušený moderátor Ondřej Kubala. Ten v mezičase vyzpovídal i celou řadu hostů, mezi které patřil i člen představenstva ČD Cargo Martin Svojanovský. Odpovídal mimo jiné na závažné otázky týkající se řízení provozu vlaků ČD Cargo.

Na takové akci samozřejmě nesmělo chybět ani ČD Cargo, které se zde kromě již zmíněné „laminátky“ a lokomotivy 742.800 prezentovalo i „favoritem“ 731.002 v retro nátěru a nejmodernějším strojem 383.022 – Vectronem opatřeným polepem symbolizujícím propojení železniční dopravy a průmyslu. Nechyběl ani prezentační vůz, který byl po oba dny plný návštěvníků, kteří si třeba na kole štěstí mohli vytočit zajímavé reklamní předměty. Zároveň se zde mohli dozvědět celou řadu informací o naší akciové společnosti.



Železniční fotografe potěšila jízda „fotomanipuláku“ údolím Ohře. FOTO: ANTONÍN NĚMEČEK



Při noční show se na točně představila naše lokomotiva 742.800. FOTO: MICHAL ROH

Bylo velmi příjemné zaslechnout malé kluky, jak nadšeně vykládají svým tatínkům a maminkám, co se dozvěděli o lokomotivách od našich strojvedoucích. Těm patří za jejich obětavost a odborný výklad velké poděkování.

Ve světě zábavy čekal na mladší návštěvníky bohatý doprovodný program s celou řadou zábavných aktivit, jako například skákacím hradem nebo dětskou dílnou. Program zpestřilo také vystoupení dětské skupiny ČÍPERKOVÉ nebo promítání pohádek v kinovoze ČD. Svězt se bylo možné i na ruční drezíně nebo v osobní drezíně Warszawa Správy železnic. Ta se v Chebu prezentovala i činností „drážníků“ hasičů nebo stánkem propagujícím výstavbu VRT.

Zvláštním dárkem pro naše příznivce a železniční fotografe byla čtvrtěční jízda „fotomanipuláku“ s lokomotivami 230.091 a 731.002 z Chebu do Vojkovic nad Ohří a z Tršnice do Lubů u Chebu. Zájem fotografů nás příjemně překvapil, a i když vše nedopadlo na 100 %, věříme, že se akce líbila.

MICHAL ROH