

# Cargovák



## Úvodní sloupek

### Rok 2025

**D**ovolte mi, abych jménem celého redakčního týmu pozdravil všechny naše čtenáře a příznivce v novém roce. Nejsem si jistý, zda má cenu se pouštět do polemik, jaký vlastně ten rok 2025 bude. To, že nebude jednoduchý už totiž nastínil předseda představenstva, Tomáš Tóth v rozsáhlém rozhovoru v prosincovém čísle. Zcela určitě nás všechny čekají nové výzvy a příležitosti. Čeká nás spousta tvrdé práce. Naše společnost se bude muset vyrovnat nejen s dalším poklesem přeprav pevných paliv, ale i s pokračující restrukturalizací průmyslu a dalšími vlivy. Bude nezbytné dokončit optimalizaci segmentu přeprav jednotlivých vozových zásilek. O této problematice vás určitě budeme informovat v některém z dalších čísel Cargováku.

Věřím, že i v letošních číslech magazínu Cargovák najdete zajímavé informace týkající se naší společnosti, a že vás zaujmou a potěší

i články z historie železniční dopravy nebo cestopisy ze zajímavých míst po celém světě. Vy-užijí tohoto prostoru a dovolím si tradiční novoroční výzvu ke spolupráci na tvorbě našeho magazínu. Rádi všem čtenářům přiblížíme reportáží právě vaše pracoviště nebo zajímavou činnost některého z vašich kolegů. Vítány jsou samozřejmě i další náměty nebo postřehy z vašich cest. Pokud se nám chcete pochlubit zajímavými fotografiemi s železniční tematikou, budeme uvažovat o obnovení rubriky „Foto měsíce“. Určitě mne kontaktujte (Michal.Roh@cdcargo.cz) i pokud máte problém se dostat k tištěnému vydání Cargováku, pokusím se zjednat nápravu.

Přeji úspěšné vykročení do nového roku a samozřejmě pohodu při čtení lednového Cargováku.

MICHAL ROH

## Obsah

### Přepravy zeminy z pražského Smíchova

03

Při přepravách hromadných substrátů, mezi které patří i zeminy nebo stavební sutě, má železnice stále co nabídnout. Ukázalo se to při ložském odvozu materiálu ze staveniště na pražském Smíchově.



### Přepravy tanků Leopard

05

V první polovině prosince zrealizovalo ČD Cargo historicky první železniční přepravu tanků Leopard patřících do výzbroje Armády České republiky. Jako vždy proběhla tato přeprava bez závažnějších problémů a k plné spokojenosti zákazníka.



# Jak jsme si vedli v roce 2024

**S** Stalo se již tradicí, že v lednovém Cargováku naleznou čtenáři stručné zhodnocení vývoje přeprav v uplynulém roce. Podívejme se proto, kolik jakého zboží jsme převezli v roce 2024 a jaké faktory objem našich přeprav ovlivňovaly.

Vlaky ČD Cargo bylo v loňském roce přepraveno 52,3 mil. tun zboží (včetně vlastních přeprav poboček), což je o 3,6 mil. tun méně, než v roce 2023. Příčin tohoto poklesu je celá řada. Z těch globálních musíme jmenovat zejména pokračující válečný konflikt na Ukrajině, geopolitickou situaci na Blízkém východě a pokračující restrukturalizaci evropského průmyslu. Ta má bohužel značné negativní dopady na objemy zboží přepravovaného po železnici. S Green Dealem úzce souvisí pokles zájmu o pevná paliva, s vysokou cenou elektrické energie pak pokles výroby v řadě průmyslových odvětví. Nevychýbaly se nám ani přírodní katastrofy – ničivé povodně zasáhly v září velkou část Moravskoslezského a Olomouckého kraje a také v sousedním Rakousku byla z důvodu povodní omezena doprava na řadě hlavních tratí, například na Semmering, na Westbahn nebo směrem na Maďarsko. Povodně negativně ovlivnily výsledky ve všech komoditách, nemožnost řadících prací v Ostravě měla značný dopad na přepravy jednotlivých vozových zásilek se šrotem nebo hutními produkty. A pokud „řešíme“, co vše mělo vliv na provoz a objem přeprav, tak se nejde nezmínit o zářijovém nálezu pumy v areálu Chemopetrol Litvínov, jehož důsledkem bylo omezení přeprav hnědého uhlí i chemických produktů. Metalurgický průmysl neprožívá lehké období. Důkazem je pád a insolvence ostravských hutí společnosti Liberty Steel. Pro ČD Cargo to znamenalo ztrátu přibližně 5 mil. tun zboží – železné rudy, černého uhlí, koksu, vápenců a sa-

možně i hutních produktů. I přesto, že se v komoditě **železo a strojírenské výrobky** podařilo získat řadu nových přeprav, tak velký objem není možné nahradit, neboť náběh druhov výroby je jen pozvolný a dodávky hutních polotovarů jsou předmětem ostrého konkurenčního boje. Nové jsou například přepravy svitků z Itálie do Polska s překládkou na kamiony v areálu komerčního obvodu v Ostravě nebo přepravy trubek z Německa do stanice Rakšice pro jadernou elektrárnu Dukovany. Komoditou, na kterou Green Deal nejvíce dolehl, je **hnědé uhlí**. I nadále jsme zajišťovali dodávky uhlí do významných energetických a teplárenských zdrojů, například do elektráren Chvaletice, Opatovice nebo do Energotransu Mělník, avšak jejich rozsah v průběhu roku značně kolísal. Od 1. ledna 2024 převzal dopravce SD-KD přepravy uhlí do elektrárny Poříčí, naopak zcela nové pro nás byly přepravy uhlí z Počerad pro ORLEN Unipetrol nebo podzemní dodávky paliva z Počerad do Třebušic. K poklesu výkonů došlo samozřejmě i v komoditě **černé uhlí a koks**, a to jak z důvodu výše uvedeného omezení hutní výroby, tak v důsledku nezájmu o spalování černého uhlí například v elektrárně Dětmárovice. Stabilní tak zůstávaly pouze dovozy pro koksovnu společnosti Metalimex v Ostravě. Na podzim jsme realizovali odklonovou vozbu uhlí z OKD do železáren v Linci přes PPS Horní Dvořiště, odvezli jsme rovněž spotové vlaky z Nizozemska do Ostravy.

Jen mírný meziroční pokles jsme v loňském roce zaznamenali v komoditě **stavebniny**. Ten lze přičíst na vrub poklesu stavební výroby, nezájmu o odsiřovací vápence v první polovině roku a ukončení výroby surového železa v Liberty Steel Ostrava. Díky aktivní obchodní strategii se nám podařilo získat celou řadu nových obchodních případů. Zmínit můžeme přepravy betonových prefabrikátů z Otokovic na vý-

stavbu nové automobilky u Košic, přepravy energosádrovců z elektrárny Opatovice do Počerad a především odvoz zeminy ze staveniště na pražském Smíchově k uložení nejprve do Nučic a poté do Dívčic. Zapojili jsme se rovněž do obsluhy kamenolomu v Liticích nad Orlicí. Situace v komoditě **chemické výrobky a kapalná paliva** byla po celý rok stabilní. Například se nám podařilo převést o více než 300 tis. tun nafty více, než v roce 2023. Nezanedbatelný podíl na tomto dobrém výsledku má nasazení vlastních cisternových vozů na dovoz PHM z Německa a také udržení tranzitu PHM ze Slovenska do Polska. Bohužel přeprava ostatních chemických produktů, včetně minerálních hnojiv spíše stagnovala.

Velmi dobrá situace byla po celý rok v komoditě **potraviny a zemědělské výrobky**, ve které se ve spolupráci s dceřinými společnostmi podařilo získat celou řadu vývozních přeprav obilí. I přes silnou konkurenci dalších dopravců jsme v této komoditě převezli meziročně o téměř 200 tis. tun zboží více. Přes počáteční problémy způsobené povodněmi proběhla řepná kampaň k plné spokojenosti zákazníka. Kromě již tradičních vnitrostátních přeprav jsme do cukrovaru v Hrušovanech nad Jevišovkou dovezli i řepu ze Slovenska a nově také biořepu z Rakouska. V lednu jsme odvezli 800. Mattoni expres z Vojkovic nad Ohří do Prostějova.

**Dřevo a papírenských výrobků** jsme meziročně převezli o cca 150 tis. tun více, ale ve srovnání s rokem 2022 je to o 1,4 mil. tun méně. Největší vliv má samozřejmě přechod z kalamitní těžby na těžbu běžnou a poměrně značná konkurence low-cost železničních dopravců, se kterými je nutné svádět ostrý boj. Ten byl v loňském roce znatelný zejména v západních Čechách a také v přepravách kalamitního dřeva z Německa. Podzimní výkony byly ovlivněny povodněmi, při kterých byly zasaženy tratě v Jeseníkách, kde se nakládá velké

množství dřeva. Znemožněna byla i obsluha vlečky jednoho z největších dřevozpracujících závodů Lenzing Biocel Paskov. Silné deště po celé České republice výrazně omezily těžbu dřeva ve všech lesích.

Situace v **kombinované dopravě** byla po celý rok velmi dobrá. Potvrzuje se, že tento segment má velký potenciál i do budoucna. Svědčí o tom mimo jiné také meziroční navýšení přeprav o více než 800 tis. tun. Zpočátku roku objemy a plynulost přeprav negativně ovlivňovala situace v Suezském průplavu, kdy lodě musely změnit a prodloužit přepravní trasu. Vypořádat jsme se museli rovněž se stávkou strojvedoucích DB v Německu, kdy se nám podařilo zajistit vozbu vlaků pro Maersk s naší pobočkou. Výrazně stoupl i počet vlaků odvezených pro operátory MSC a Metrans, a to včetně zahraničních úseků.

Meziročně téměř stejné výkony jsme realizovali v komoditě **automotive**, a to i přes sílící nejistotu v tomto průmyslovém segmentu. Dočasně poklesl tranzit z Devínské Nové Vsi do Falkenbergu, mírný pokles jsme zaznamenali v březnu u přeprav z automobilky Hyundai v důsledku povodní byly odřeknuty vlaky s automobily do Polska, poměrně dlouhou dobu nebylo možné obsluhovat vlečku společnosti HMMC v Nošovicích. Zúčastnili jsme se dalšího kola výběrového řízení na zajištění přeprav pro novou automobilku Volvo na Slovensku.

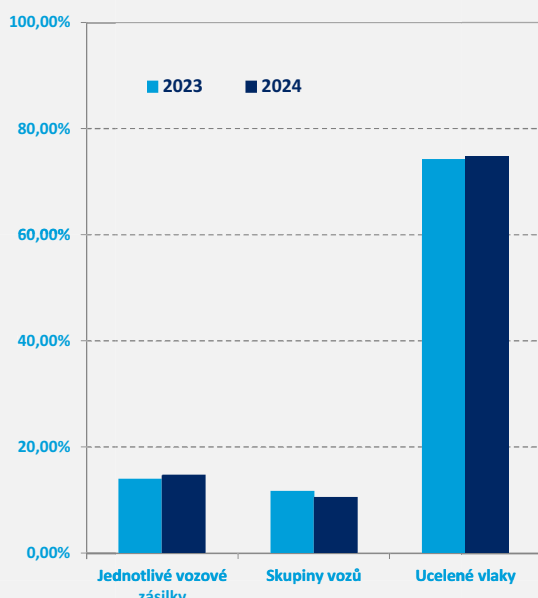
V komoditě **ostatní** nedocházelo v průběhu roku 2024 k žádným větším výkyvům. Výsledky na začátku roku pozitivně ovlivnily „rotace“ vojáků a techniky AČR do Pobaltí a na Slovensko, závěr roku pak patřil prvním přepravám tanků Leopard. Vojenských přeprav jsme však v průběhu roku úspěšně uskutečnili celou řadu. Zajímavé byly rovněž přepravy transformátorů například do Přeštice nebo v tranzitu přes Českou republiku do Polska. Pro Středočeský kraj jsme ve spolupráci s dceřinou společností ČD Cargo Logistics zajistili přepravu 12 vyřazených autobusů na Ukrajinu.

Co dodat na závěr? Výkon všech železničních nákladních dopravců na síti Správy železnic poklesl proti roku 2023 o 79 664 089 338 hrtkm, což představuje cca 2,5 %. Podíváme-li se však na prosincové výsledky, pak meziroční pokles všech dopravců představoval 8,5 %. Je tedy zřejmé, že přepravy klesají nejen ČD Cargo, ale celkově zboží ze železnice ubývá. Podíl ČD Cargo na trhu dosahoval na konci roku 51 %.

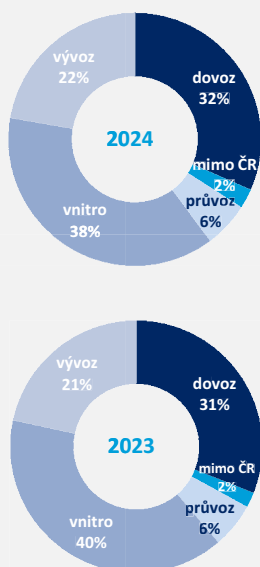
MICHAL ROH  
GRAF: LEONA PECKOVÁ

## Podíl přeprav ČD Cargo, a.s.

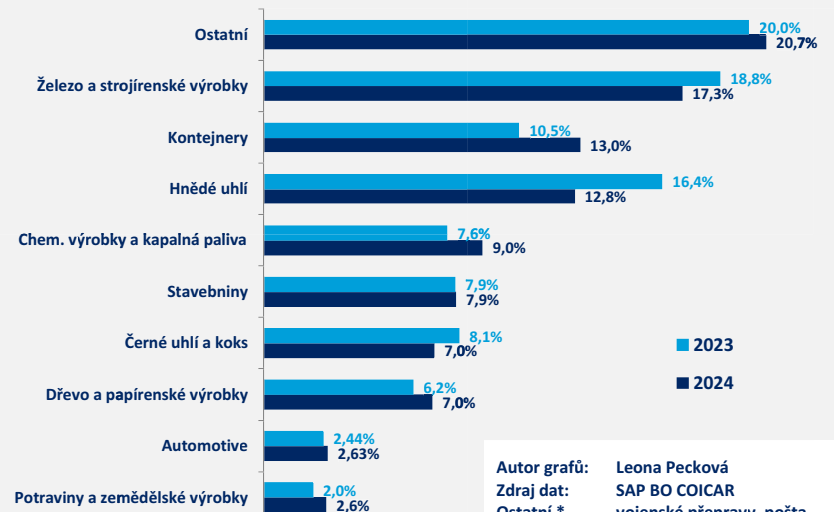
### Podle typu zásilky



### Podle druhu přepravy



### Podle jednotlivých komodit



Autor grafů: Leona Pecková  
Zdroj dat: SAP BO COICAR  
vojenské přepravy, pošta, mimořádné zásilky, DIAKONIE, vozy zákazníků apod.

# Přepravy zeminy ze Smíchova



Posun se soupravou prázdných vozů v železniční stanici Praha-Smíchov zajišťovala 26. listopadu 2024 lokomotiva 742.732. FOTO: MARTIN BOHÁČ

**K** kdysi průmyslová pražská čtvrt' Smíchov prochází v několika posledních letech výraznými proměnami. Na konci září 2020 tuto proměnu odstartovalo položení základního kamene projektu s názvem Smíchov City, který realizuje developerská skupina Sekyra Group.

U náměstí Na Knížecí a v Nádražní ulici již byly postaveny nové obytné domy (část projektu sever), v červnu loňského roku byla zahájena druhá etapa projektu týkající se přestavby jižní části, kde by měla vyrůst centrála České spořitelny, další administrativní budovy a také hotel. Na tuto etapu plynule naváže výstavba dalšího rezidenčního segmentu propojujícího Smíchov City Jih a Sever. Soukromé investice do projektu budou činit 35 miliard korun. Tuto částku navýší téměř 15 miliard z veřejných zdrojů investovaných do souvisejících infrastrukturálních staveb, které budou mimo jiné zahrnovat i modernizaci železniční stanice a výstavbu dopravního termi-



nálu včetně velkokapacitního parkovacího domu.

Samotná přestavba smíchovského nádraží byla zahájena v únoru loňského roku a rekonstrukce za 5,1 miliardy korun bude zahrnovat opravu kolejí a nástupišť, přestavbu podchodů a jejich prodloužení či vybudování výtahů. Vše má být hotovo v roce 2027. Kromě toho je plánována i rekonstrukce nádražních budov a stavba nového křídla. Rekonstrukce má být hotova v roce 2028. V rámci výstavby Smíchov City zcela zaniklo tzv. společné nádraží. To bylo vybudováno v roce 1872 společností České západní dráhy jako nákladové nádraží. Postupně do něho byly zaústěny i tratě od Hostivice (Pražský Semmering) společnosti Buštěhradské dráhy a od Rudné u Prahy společností Pražsko-duchcovské dráhy. Společné nádraží bylo Pražskou spojovací dráhou napojeno i na most přes Vltavu vedoucí na hlavní nádraží. Z vleček, které ze „společného“ odbočovaly, musíme zmínit tu vedoucí do firmy Ringhoffer, resp. do pozdějšího závodu ČKD Tatra – v tehdejší době jed-

noho z největších výrobců tramvají na světě. Cestující později znali tento obvod pod názvem „severní nástupiště“ a ještě v nedávné době zde byly odstavovány soupravy dopravce Regiojet.



Pro zkušené pracovníky PP České Budějovice nepředstavuje vykládka zeminy z vozů Dumpcar na vlečce v Dívčicích žádný problém. FOTO: MICHAL ROH

Samotná výstavba Smíchov City vyžaduje ohromné množství zemních prací a je potřeba velkou část zeminy odvézt mimo staveniště. Již v minulosti existovala řada projektů na realizaci podobných přeprav po železnici, nicméně z řady důvodů se tyto neuskutečnily. Výběr dopravy při realizaci velkých developerských projektů vyžaduje politickou podporu a především zohlednění všech aspektů, nikoliv pouze těch ekonomických. Udržitelnost, úspora emisí CO<sub>2</sub>, negativní externality – to jsou pojmy, se kterými se téměř denně setkáváme z úst řady politiků. Podporu rozhodnutí o realizaci velkoobjemových přeprav po železnici lze považovat za konkrétní naplnění těchto slov. Za průkopnický lze považovat odvoz zeminy a rubaniny z výstavby tunelů Nového spojení v Praze v letech 2004–2005, resp. 2006, zajímavá byla i akce „Kolbenova“, při které byla v nástavbách InnoFreight v roce 2012 odvážena zemina z pražských Vysočan. Bohužel v konkurenci se silniční dopravou se nepodařilo prosadit například při výstavbě O2 arény nebo při odvozu zeminy z modernizace tratě Praha-Bubny – Praha-Dejvice.

V případě odvozu zeminy ze staveniště na Smíchově se podařilo železniční přepravu prosadit. První vlak se zeminou odjel z pražského Smíchova 23. září 2024. Souprava 12 vozů řady Eas směřovala s dvojicí lokomotiv 742.785 + 742.790 Prokopským údolím do nedalekých Nučic. Zde přeprava pro ČD Cargo skončila a vozy byly přistaveny na vlečku Lomů Mořina k výkladce a odvozu na místo uložení. Tímto způsobem bylo do Nučic odvezeno 26 vlaků s více než 16 tis. tunami zeminy. Na konci listopadu pak došlo v souvislosti se změnou uložení ke změně technologie a 26. listopadu 2024 odjel z Prahy první 26vozový vlak do Dív-



Posunu u vykládky a spojování prázdných vozů na předávacím kolejišti vlečky DIAMO před odjezdem zpět do Prahy se 27. listopadu 2024 ujal „elektronik“ 743.001.

FOTO: MICHAL ROH

čic. Zde byl přistaven na vlečku DIAMO Mydlovary, kde proběhla jeho vykládka. Té se jako tradičně ujali zaměstnanci OPŘ Západ, provozního pracoviště České Budějovice, kteří mají s vykládkou na zdejší vlečce již bohaté zkušenosti. Vykládka na vlečce v Dívčicích tak probíhala bez větších problémů, plynulý byl rovněž odvoz zeminy nákladními automobily na místo uložení. Poslední loňský vlak odjel do Dívčic 10. prosince 2024 a celkem zde bylo odvezeno dalších téměř 10 tis. tun substrátu. V dieselové trakci byl vlak ze Smíchova na dvě části odvezen do stanice Praha-Radotín, odkud jej pak elektrická lokomotiva přes noc dopravila do Dívčic. Pro přepravy v této relaci byly použity osvědčené „dumpcary“, vozy řady Ua. Přepravy do Dívčic by ve spolupráci obou firem měly pokračovat i v roce 2025 a doufáme, že se stanou referenčním obchodním případem, který napomůže správnému rozhodování při výběru dopravy u dalších velkých developerských projektů.

MICHAL ROH

# „Plecháč“ v ČD Cargo

**V** Cargováku č. 8/2023 jsme vás informovali o převzetí prvního „plecháče“ neboli lokomotivy řady 242 z dílen ČMŽO v Přerově. Dnes bychom vás rádi seznámili se změnami, kterými v dílnách tyto lokomotivy zakoupené od Českých drah procházejí.

V rámci prováděných revizních oprav hnacích vozidel řady 242, které následují po pořízení těchto vozidel, je prováděno rovněž sjednocení technických parametrů a stanovišť pro strojvedoucí. Důvodem je, že za dobu provozu těchto lokomotiv pod taktovkou Českých drah vznikly u jednotlivých lokomotiv během jejich

údržby a dílčích úprav mnohé odlišnosti. Sjednocení je prováděno zejména aplikací ZSS (změn schváleného stavu) v rozsahu těchto do-sazovaných/zrevidovaných prvků:

- klimatizace stanoviště strojvedoucího,
- pískovacího zařízení KOVA 03-D (každý pod-vozek v obou směrech jízdy),
- vyhřívání čelní skla AGC,
- LED čelní osvětlení dle TSI,
- osvětlení stanovišť (zářivky/sufitky),
- náhrada paketových spínačů spínači VS 16 v jednotném rozmístění,
- náhrada spínacích jednotek T 6 na stanovišti za typ Harmony,
- výměna měřicích přístrojů za nový typ,



Pult strojvedoucího na lokomotivě řady 242 ČD Cargo FOTO: MICHAL ROH



„Plecháč“ 242.239 v obnoveném tzv. chebském nátěru FOTO: MICHAL ZEJMON

- signalizace utažení ruční brzdy na HV,
- rolety čelních oken,
- okna dveří stanoviště (skla budou v šedém tónování) s jednotným mechanismem ovlá-dání,
- prodloužení madel vstupů do kabin,
- prodloužení madel posunovače,
- LED osvětlení strojovny,
- měření spotřeby elektrické energie,
- dosazení píšťal,
- dvojitelné řízení.

Z výše uvedeného výčtu je patrné, že cílem ČD Cargo je jednak co nejvíce zlepšit komfort pro obsluhu lokomotiv a rovněž zvýšit bezpeč-nost a ekonomiku provozu. Prováděné změny pak také zahrnují přípravu pro snazší instalaci vlakového zabezpečovače ETCS, který bude do

těchto lokomotiv implementován, a to přemís-těním elektroinstalace ze zamýšleného prostoru vhodného pro umístění hlavních komponent ETCS (tj. EVC). Během provozu jsou pak indiko-vány další dílčí možnosti zlepšení, které jsou pod-kladem pro možné budoucí kroky, jako například eliminace hluku odlehčovacího EP ventilu na sta-novišti při rozběhu kompresoru apod.

Dodejme, že vybrané lokomotivy této řady byly v ČMŽO v Přerově opatřeny retro lakem. Kon-krétně se jedná o stroje 242.254 s lakem, ve kterém v roce 1979 opustil lokomotivku v Plzni, stroj 242.239 v tzv. chebském nátěru a v sou-časné době prochází lakovnou v Přerově „ple-cháč“ 242.245 v laku unifík. 88.

FILIP TUPÝ

## Přepravy kameniva z Litic nad Orlicí

### Historické ohlédnutí

**K**amenolom v Liticích nad Orlicí se může pochlubit opravdu dlouhou historií. Kvalitní biotitický granodiorit, kterému místní ne-řeknou jinak než žula, se tu těží již od roku 1874. Zdejší kámen našel upotřebení například při výstavbě železniční tratě Rakouské seve-rozápadní dráhy z Týniště nad Orlicí do Leto-hradu, při výstavbě přehrady Pastviny na Di-voké Orlicí u Nekoře nebo při budování objektů těžkého opevnění v druhé polovině třicátých let 20. století. Jak to v lomu v minu-losti probíhalo, se mohou zájemci přesvědčit ve snímku „Chlapi ze žuly“, který je k dispozici na YouTube.

Samozřejmě v té době bylo využití železnice pro přepravu vytěžené suroviny. Lom s nákla-dištěm v železniční stanici ležící na opačném

břehu Divoké Orlice spojovala drážka o roz-chodu 600 mm. S postupným zefektivňováním provozu v padesátých letech 20. století byla drážka zlikvidována a nahrazena pásovým dopravníkem s násypkami a kolejovou vahou. Sou-částí modernizace byla i výstavba panelární Prefa, do které byl také dodáván kámen z lomu. Ta k přepravě svých výrobků na stanici využívala nově postavenou úzkorozchodnou dráhu s ne-tradičním rozchodem 710 mm. Nakládku v Li-ticích byla silná cca do konce prvního desetiletí nového milénia, kdy se ve stále větší míře za-čala prosazovat silniční doprava jak při přepravách panelů, tak při přepra-vách šterku. S klesajícím objemem pak bylo neekonomické udržovat nakládací zařízení ve stanici.

### Současný stav

Na lepší časy se začalo blýskat až v roce 2024, kdy se iniciativy ujala

společnost SWIETELSKY Rail CZ, která v krátkém čase provedla obnovu vlečkové koleje v Li-ticích nad Orlicí, obnovila nakládací klapky v zásobnících nad kolejemi a instalovala nové dopravníky vedoucí z třídičky v lomu do zásob-níků materiálu na stanici. Zprovoznila zde také moderní dynamickou váhu. Kámen z Litic pu-tuje na dopravní stavby v blízkém okolí i do vzdálenějších destinací. Svoje uplatnění má mimo jiné při výstavbě dálnice D35. Po od-střelu, který v lomu probíhá dle potřeb trhu a velikosti jeho tonáže cca 5 – 10 krát ročně, se kameny rozdrtí a poté vytřídí na různé frakce. Roztříděné kamenivo je pak po pásu dopraveno do zá-sobníků nad vlečkovou kolejí ve stanici Litice nad Orlicí. V po-měrně stísněném údolí dopravní-kový pás nejprve podjede areál vý-robní betonových prefabrikátů a poté v krytém tunelu vede nad silnicí



a řekou. Pracovník společnosti SWIETELSKY Rail CZ pak obsluhuje nakládací klapky a dává pokyn k posunu železničních vozů pod násyp-kami. Bez ohledu na řadu použitých vozů je na-kládka rychlá a efektivní. Rychlost je zde na místě, protože doba nakládky je s ohledem na nutnost posunu se soupravou limitována jí-zdami osobních vlaků. Dodejme, že obchodní společnost Kámen Litice je podílovou společ-ností firem BISA a SWIETELSKY Rail CZ.

O přepravy kameniva na železniční stavby je svá-děn ostrý konkurenční boj a od obnovení na-kládky v dubnu 2024 se v Liticích vystřídala celá řada dopravců. Pozitivní je, že se mezi nimi v ně-kolika obchodních případech objevilo i ČD Cargo. První přepravu z Litic zrealizovalo ČD Cargo 22. července 2024, kdy ve vozech Dumpcar pře-pravilo kamenivo do stanice Beroun s určením na modernizaci tratě mezi Berounem a Karlštejnem. Na tuto stavbu směřoval největší loňský objem přeprav. Kamenivem jsme zásobili i další stavby například v Nymburce nebo Chocni. Cel-kem jsme za loňský rok odvezli z Litic nad Orlicí cca 16 tis. tun zboží a pevně věříme, že o naše služby bude zájem i v roce 2025.

MICHAL ROH



Lokomotivy 742.147 + 742.453 posunují v sobotu 27. července 2024 s výsypnými vozy řady Faccs u na-kládky na vlečce kamenolomu v Liticích nad Orlicí. FOTO: TOMÁŠ SÁGNER



Drtička kamene v lomu v Liticích nad Orlicí FOTO: MICHAL ROH

# ESG v ČD Cargo

**V** minulém roce jsme na stránkách Cargováku přinesli informace o nefinančním reportingu a procesu jeho přípravy. Zároveň jsme avizovali, že se ve větším detailu podíváme na obsahovou stránku významných témat udržitelnosti a aktuální stav přípravy nefinančního reportingu. S příchodem nového roku nabývá toto téma na důležitosti, neboť ČD Cargo bude muset za rok 2024 vydat svoji první Zprávu o udržitelnosti, která bude součástí výroční zprávy a bude rovněž předmětem kontroly ze strany nezávislého auditora.

Nejdříve si ale pojdme krátce připomenout, na čem je nefinanční reporting založený. V rámci nefinančního reportingu mají společnosti spadající do první vlny (nad 500 zaměstnanců) povinnost uveřejnit informace o sociálních (S), environmentálních (E) aspektech a způsobech vedení společnosti (G). Na základě podnikem stanovených významných oblastí z ESG musí v souladu s ESRS standardy popsat svůj postoj k udržitelnosti. Pro ČD Cargo jsou významné následující oblasti a dílčí témata:

## 1. Environmental:

- Změna klimatu: témata týkající se zmírňování změny

klimatu a přizpůsobování se změně klimatu

- Energie (například složení energetického mixu v České republice či náklady na trakční energii)
- Oběhové hospodářství – pořízení a využití materiálů včetně jejich následné likvidace

## 2. Social:

- V rámci oblasti „Vlastní pracovní síly“ se jedná o dílčí témata: Hodnocení zaměstnanců Pracovní podmínky – kolektivní vyjednávání apod. Rovné zacházení, příležitosti a vzdělávání

## 3. Governance:

- Podniková kultura – nastavení podnikové kultury v ČD Cargo a férovost podmínek mezi jednotlivými módy dopravy
- V průběhu minulého roku jsme k významným tématům vypracovali tzv. GAP analýzu, ve které jsme začali porovnávat legislativní požadavky z ESRS standardů (kvalitativního a kvantitativního charakteru) na jednotlivá témata s informacemi, které máme ve skupině ČD Cargo k dispozici. V rámci kvantitativní části jsme provedli pilotní sběr dat potřebných pro naplnění ESRS standardů a výpočet uhlíkové stopy. V současné době probíhá vyhodnocení pilotu s ambicí se ma-

ximálně připravit na ostrý sběr dat a následný audit. Ani popisná část (interní politiky a opatření) nefinančního reportingu nezůstala pozadu. Postupně naplňujeme jednotlivé datové body s cílem předložit maximum informací auditorovi v rámci preauditu. Máme dokončené oblasti oběhového hospodářství a většinu z témat týkající se Social

a Governance. Aktuálně se soustředíme na dopsání části Environmental. Za zásadní považujeme dokončení aktivity **stanovení cílů udržitelnosti a akčního plánu**. V rámci tohoto projektu byly na úrovni vedení společnosti stanoveny strategické cíle za jednotlivé oblasti – E, S, G. Strategické cíle ČD Cargo v oblasti udržitelnosti jsou do roku 2030 následující:

- Snižování emisí CO<sub>2</sub>
- Být atraktivním zaměstnavatelem
- Být železničním nákladním dopravcem první volby

Po stanovení byly za účasti příslušných útvarů jednotlivé strategické cíle rozpracovány. Na dílčích workshopech byly pro strategické cíle rozpracovány dílčí **oblasti** provádějící strategii organizace. V rámci těchto oblastí byly stanovené měřitelné časově orientované **cíle** a k nim pro měřitelnost účinnosti a plnění cílů stanoveny ukazatele KPI. Cíle by nebylo možné naplnit bez stanovení **akčních plánů**, proto byly stanoveny taktéž. Po konsolidaci veškerých výše uvedených informací byl výstupní dokument

schválen na představenstvu společnosti 5. listopadu 2024.

Nefinanční reporting znamená pro ČD Cargo nejen legislativní povinnosti, ale rovněž potenciální příležitosti a konkurenční výhodu – želez-



niční nákladní doprava je již ze své podstaty energeticky nejefektivnější a tím i ekologicky nejšetrnějším druhem dopravy, který je ještě umocněn v případě realizace přeprav závislou trakcí (ČD Cargo realizuje v elektrické trakci cca 91 % výkonů). Další informace ke společenské odpovědnosti ČD Cargo se můžete poutavou formou dozvědět ve videu (viz QR kód).

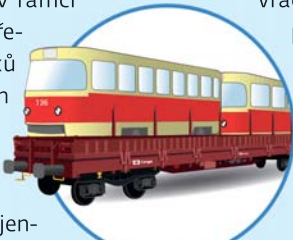
ESG TÝM ČD CARGO



## Zajímavosti z provozu

### Přepravy Leopardů z Podbořan

ČD Cargo je tradičním a spolehlivým partnerem Armády České republiky. V rámci vzájemné spolupráce zajišťuje přepravy vojenské techniky, vojáků nebo třeba leteckých pohonných hmot. Mediálně známé jsou například přepravy AČR na zahraniční cvičení do Pobaltí apod. V prosinci loňského roku se ve vojen-



Údolí odjely tři vojenské transporty do Podbořan 1. a 2. prosince 2024, z Podbořan se vojáci vraceli po skončení cvičení 14. a 15. prosince. K přepravě tanků Leopard byly použity vozy SImmps zapůjčené od PKP Cargo. Fotografií jednoho z vlaků s dvojčetem „batožů“ 742.214 a 742.091 pořídil před odjezdem z Podbořan 14. prosince 2024 **Ladislav Fric**.



ském výcvikovém prostoru Hradiště uskutečnilo cvičení s názvem „Tasmanian Lizard 2024“, jehož cílem bylo prověřit schopnosti jednotek 73. tankového praporu z Hranic na Moravě a připravit je na bojové nasazení s využitím hlavního bojového tanku Leopard 2A4. Se cvičením úzce souvisely železniční přepravy vojáků, kontejnerů a vojenské techniky – již zmíněných 10 tanků Leopard 2A4, bojových vozidel pěchoty BVP-2, logistických vozidel Tatra a Toyota Hilux. V případě Leopardů se jednalo o první železniční přepravu i cvičné nasazení od zahájení přezbrojení praporu na západní tanky Leopard. Z Hluboček-Mariánského

### Setkání legend koridorů

Ve dnech 27. – 29. prosince 2024 se v Olomouci a okolí uskutečnila pod taktovkou Českých drah zajímavá akce – rozlučka s lokomotivami, které se v důsledku přechodu na výhradní provoz pod ETCS na vybraných koridorových tratích od ledna 2025, na tyto tratě již nepodívají. V pátek 27. prosince vyjel z Prahy do Olomouce zvláštní expres tvořený historickou soupravou rychlíku Ostravan a lokomotivou 371.005. Odpoledne pak bylo v olomouckém depu vyhrazeno fotografování „legend“. Setkat jsme se zde tak mohli s lokomotivami řad 121, 122, 131, 140, 151, 182, 350, 371 a dalšími. ČD Cargo



Fotografování legend v olomouckém depu v pátek 27. prosince 2024 FOTO: JOSEF HEVERA

zde důstojně reprezentovaly stroje 122.001 a 182.168, motorové lokomotivy reprezentoval „čmelák“ 771.099. V sobotu pak byly legendární stroje vystaveny v prostorách olomouckého depozitáře Muzea ČD a u nástupiště 1A na olomouckém hlavním nádraží. Odtud také vyrážely do okolí zvláštní osobní vlaky tažené výše uvedenými lokomotivami. Akci završila

jízda zvláštního expresu z Olomouce do Prahy v neděli 29. prosince 2024 v čele s „bobinou“ E 499.085. Poděkování za zorganizování akce patří Českým drahám a za ČD Cargo pak řediteli Řízení provozu Česká Třebová Jiřímu Škovroňovi a zaměstnancům OPŘ Východ.

MICHAL ROH



Jeden ze zvláštních vlaků ze Zábřehu na Moravě do Olomouce s lokomotivou 182.168 na postrku

FOTO: ADAM DOUŠA

# Inspirativní HRrrrZóna

## Nový rok, nové příležitosti: Jsme tu pro vás...

**R**ok 2024 je za námi, zmizel v obzoru jako vypravený vlak bez zpoždění – svižně a s grácií. A co nám vlastně dal? Byl to rok plný změn, někdy i pádů, vzestupů a příležitostí. Každý z nás v ČD Cargo zažil své osobní výzvy a úspěchy, na které můžeme být hrdí.

Pro nás byl loňský rok především o jednom zásadním kroku vpřed – věnovali jsme se redesignu a vylepšení našich kariérních stránek. Strávili jsme desítky hodin laděním obsahu a designu, abychom měli přehledný, moderní a uživatelsky přívětivý nástroj, který vás i naše budoucí kolegyně/kolegy provede životem společnosti ČD Cargo a kariérními příležitostmi, které nabízíme. Věříme, že budou skvělým průvodcem ve světě na kolejích, kde má každý vagon svůj příběh. Sledovat je můžete na <https://cdcargo.jobs.cz/>.

### Co nabízíme naše nové kariérní stránky?

Redesign stránek byl nejen o vzhledu. Zaměřili jsme se na jejich funkčnost a na to, aby každá informace, kterou hledáte, byla na dosah ruky. Naše nové kariérní stránky nyní obsahují:

- **Přehlednou strukturu** – Každá sekce je vytvořena tak, aby byla intuitivní a snadno dostupná.

- **Svět na kolejích** – Dozvíte se přehledně a výstižně o ČD Cargo, našich vizích, hodnotách a poslání.

- **Podrobný popis benefitů** – Najdete zde vše o tom, co vám nabízíme: od příspěvků na penzijní připojištění, přes podporu vzdělávání až po volnočasové aktivity a mnohé další.

- **Sekci pro studenty** – Pro mladé talenty jsme připravili informace o možnostech stáží, Trainee programů a spolupráce při studiu.

- **Interaktivní obsah** – Propojili jsme se se sociálními sítěmi, takže vám stránky nabídnou i obsah z FB, YT a co nevidět i IG. Těšit se můžete na video medailonky s našimi kolegy a absolventy našich partnerských a spolupracujících škol.

- **Aktuální volné pozice** – Stránky pravidelně aktualizujeme, aby obsahovaly nejnovější pracovní příležitosti.

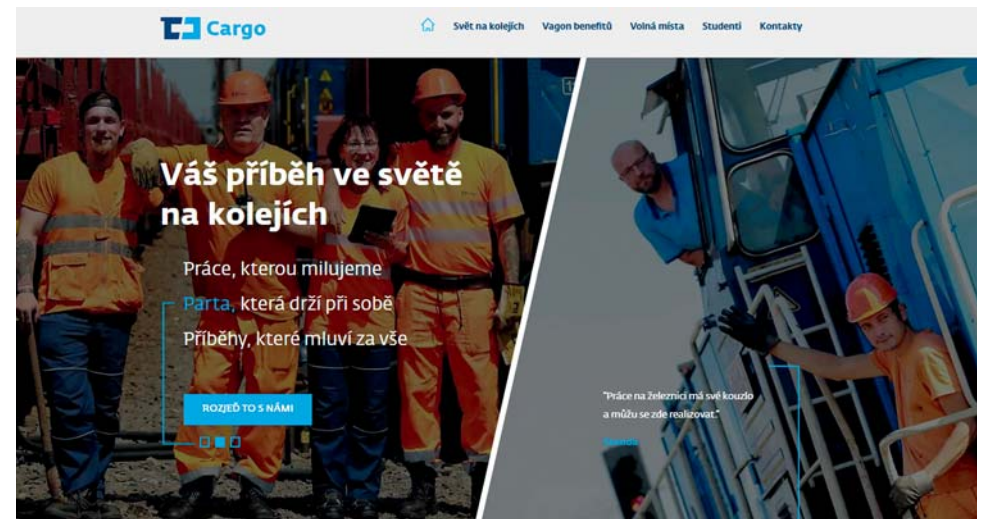
Nový rok je tu – a s ním i nová šance začít znovu, posunout se dál a najít příležitosti k růstu. Rok 2025 otevírá dveře nejen k novým možnostem, ale také k zamýšlení nad tím, co nás posílilo a co bychom chtěli zlepšit. Věříme, že každá změna, ať už velká nebo malá, začíná u odvahy vykročit vpřed – a my jsme tu proto, abychom vás v tom podpořili.

V ČD Cargo chceme být partnerem na vaší cestě k profesnímu i osobnímu rozvoji. Víme,

že každý z vás čelí svým vlastním výzvám a cílům. Proto děláme vše, abychom vám poskytli prostředí, kde se budete cítit motivovaní a podporovaní. Jsme tu, abyste věděli, že v tom nejste sami.

### Jak začít nový rok?

Každý z nás má jinou představu o tom, co znamená „úspěšný rok“. Pro někoho je to dosažení konkrétního cíle, pro jiného spokojenost v každodenním životě. Ať už si přejete cokoli, první krok je vždy klíčový. Zde jsou naše tipy, jak se vydat správným směrem:



### 1. Stanovte si cíle, které vás motivují

Nemusíte změnit svět za jeden den. Vyberte si několik jasných, dosažitelných cílů, které vám přinášejí radost. Každý malý úspěch vás posune blíž k velkým snům.

### 2. Investujte do svého rozvoje

Zkuste se podívat na dovednosti, které vás vždy lákaly, nebo se inspirujte svými kolegy. Nový kurz, zajímavá kniha nebo rozhovor s inspirativním člověkem mohou být prvním krokem k tomu, jak otevřít nové dveře.

### 3. Nebojte se nových výzev

Nové příležitosti jsou všude kolem nás. Možná je to projekt, na který jste si dosud netroufli, nebo změna, která vás čeká. Přístupujte k nim s odvahou a otevřenou myslí – každý krok se počítá.

### Inspirace v každém příběhu

Každý z nás má jedinečný příběh, který stojí za to sdílet. Proto v roce 2025 chceme ještě více nahlédnout do života našich kolegů. Těšit se můžete na sérii rozhovorů plných inspirativních zážitků, pracovních výzev a úspěchů. Jejich zkušenosti mohou povzbudit a nasměrovat i vás.

Přineseme rozhovory plné skutečných zážitků, každodenních výzev a malých i velkých vítězství. Budeme vám připomínat, že úspěch není jen o obrovských skocích, ale o vytrvalosti a odvaze čelit výzvám, krok za krokem a že cesta za úspěchem nemusí být vždy přímočará, ale stojí za to ji podniknout.

### Společně tvoříme budoucnost

Naše vize pro rok 2025 je jednoduchá – být tu pro vás a společně tvořit prostředí, ve kterém se budete cítit dobře. Chceme vás motivovat, podporovat a ukázat, že v ČD Cargo

máte nejen práci, ale i místo, kde můžete růst. Ať už jste součástí našeho týmu delší dobu, nebo s námi začínáte, chceme vám připomenout, že na každé cestě je důležitý nejen cíl, ale i to, jakou radost a smysl nám přináší samotná cesta.

Jsme tu, abychom vás podpořili v každém kroku vaší profesní dráhy. Sledujte naše příběhy, využijte příležitosti, které vám nabízíme, a buďte hrdí na to, že jste součástí ČD Cargo. Rok 2025 je příležitostí pro všechny z nás. Ať je plný nových začátků, malých i velkých úspěchů, a hlavně radosti z toho, co děláte. Společně zvládneme vše, co nás čeká – těšíme se na to, co společně dokážeme!

ZA TÝM PERSONÁLNÍHO ODBORU BÁRA, OLESKA A PEPA

Sledujte nás na FB:



Rozjeď to s ČD Cargo



# Personální a organizační změny ve společnosti

Představenstvo ČD Cargo, a.s. na svém v pořadí 2. mimořádném zasedání konaném dne 18. prosince 2024 přijalo usnesení a schválilo:

- ke dni 31. prosince 2024 odvolat **Bc. Janu Holanovou** z pracovní pozice ředitelky odboru business developmentu generálního ředitelství ČD Cargo,
- ke dni 31. prosince 2024 odvolat **Bc. Věru Riederovou** z pracovní pozice ředitelky odboru obchodu generálního ředitelství ČD Cargo,
- ke dni 31. prosince 2024 odvolat **Ing. Milana Drymla** z pracovní pozice ředitele odboru controllingu a reportingu generálního ředitelství ČD Cargo,
- ke dni 31. prosince 2024 odvolat **Ing. Davida Jelínka** z pra-

covní pozice ředitele odboru hospodaření s kolejovými vozidly generálního ředitelství ČD Cargo,

- s účinností od 1. ledna 2025 obsadit **Bc. Janu Holanovou** do pracovní pozice obchodní ředitelky generálního ředitelství ČD Cargo,
- s účinností od 1. ledna 2025 obsadit **Ing. Lubomíra Štanglera** do pracovní pozice ředitele odboru obchodu generálního ředitelství ČD Cargo,
- s účinností od 1. ledna 2025 obsadit **Bc. Věru Riederovou** do pracovní pozice ředitelky odboru hospodaření s kolejovými vozidly generálního ředitelství ČD Cargo,
- s účinností od 1. ledna 2025 obsadit **Ing. Moniku Kasíkovou** do pracovní pozice ředitelky odboru controllingu a reportingu generálního ředitelství ČD Cargo,

- s účinností od 1. ledna 2025 obsadit **Ing. Milana Drymla** do pracovní pozice ředitele odboru plánování a kontroly přeprav generálního ředitelství ČD Cargo,
- s účinností od 1. ledna 2025 obsadit **Ing. Davida Jelínka** do pracovní pozice ředitele odboru údržby a oprav kolejových vozidel generálního ředitelství ČD Cargo,
- s účinností od 1. ledna 2025 zrušit **Odbor řízení přeprav (O16)** a provést nezbytné organizační změny navazující na zrušení Odboru řízení přeprav, které budou detailně zpracovány v Organizačním řádu ČD Cargo.
- s účinností od 1. ledna 2025 zřídit **Odbor plánování a kontroly přeprav (O5)** v úseku výkonného ředitele.

ODBOR PERSONÁLNÍ

# Vysokorychlostní propojení EU s Asií se blíží k dokončení

**T**urecká vláda oznámila, že do konce roku 2025 uvede do provozu vysokorychlostní železniční spojení mezi bulharským hlavním městem Sofií a tureckým městem Çerkezköy. K plnému zprovoznění vysokorychlostní tratě mezi Sofií a více jak patnáctimilionovým Istanbulem by mělo dojít do roku 2028.

Jedná se o výsledek dohody podepsané na konci roku 2020 mezi TCDD (Železnice Turecké republiky) a NRIC (Bulharský manažer infrastruktury). Železniční hraniční přechod rozvíjeného spojení je mezi bulharským Svilengradem a tureckým Kapikule. Na bulharské straně je modernizace rozdělena na dva úseky mezi městy Sofiá – Plovdiv a Plovdiv – Kapikule. Na turecké straně se pak jedná o tři úseky. První, 153 km dlouhá část z Kapikule do Çerkezköy ležícím na sever od Istanbulu, je již z 88 % dokončený, a proto se předpokládá jeho zprovoznění v průběhu roku 2025. Druhý turecký úsek, trať

dlouhá 67 km z Çerkezköy do istanbulské čtvrti Ispartakule, je též již ve výstavbě s předpokládaným datem zprovoznění 2028. Poslední, 8,4 km dlouhý úsek představovaný dvoutubusovým tunelem mezi istanbulskými čtvrtěmi Ispartakule a Halkalı, je ze 74 % hotový, přičemž cílem je dokončit práce do konce roku 2025. Právě dokončení tunelu ulehčí při ranních a večerních dopravních špičkách život 3,1 milionu obyvatel z předměstí Istanbulu, kteří se snadněji dostanou do metropole a zároveň napojí na turecký vysokorychlostní systém YHT.

Celý projekt vysokorychlostního spojení na turecké straně představuje 231 km dlouhou dvojkolejnou elektrifikovanou trať z Halkalı do Kapikule vybavenou ERTMS L1 s maximální provozní



rychlostí 200 km/h. Celková hodnota projektu je 1 mld. EUR a na jeho financování se podílí jak Evropská banka pro obnovu a rozvoj (EBRD), tak Asijská investiční banka pro infrastrukturu (AIIB). Po dokončení dojde ke zrychlení dopravy u osobních vlaků ze 4 hodin na 1 hodinu 30 minut a u nákladních vlaků ze 6,5 hodin na 3 hodiny.

Do roku 2028 se očekává zvýšení osobní dopravy ze 600 tisíc cestujících ročně na 3,4 milionu osob a nákladní doprava by měla vzrůst z 1,5 milionu tun zboží na 9,6 milionu tun.

MICHAL VÍTĚZ  
MAPA: MILAN KOSKA

## Vánoční setkání zaměstnanců ČD Cargo

**K** předvánočnímu období u ČD Cargo neodmyslitelně patří v posledních letech slavnostní setkání zaměstnanců. To se i tentokrát uskutečnilo na tradičním místě v Hudebním divadle Karlín v Praze ve čtvrtek 12. prosince 2024. Tato společenská akce je symbolickou formou poděkování vedení společnosti všem zaměstnancům za vykonanou práci v právě končícím roce.

Samotnému muzikálovému představení předcházelo slavnostní zahájení večera, který uvedlo zajímavé video o historii, současnosti a budoucnosti ČD Cargo. Poté se již na jevišti objevili ti nejpovolanější hostitelé v čele s předsedou představenstva Tomášem Tóthem a ředitelkou personálního odboru Anetou Miklášovou. K sobě si přizvali vzácnou návštěvu, ministra dopravy České republiky pana Martina Kupku. Slavnostní úvod se nesl v duchu poděkování všem zaměstnancům ČD Cargo za jejich obětavou práci v nelehkém roce 2024. Zvláštního ocenění

V letošním roce měla téměř tisícovka diváků možnost shlédnout muzikálovou komedii Beetlejuice. Jedno z nejatraktivnějších témat konfrontace světa živých se světem mrtvých zpracoval již v roce 1988 ve svém kultovním filmu Beetlejuice věhlasný režisér Tim Burton. Oscarový snímek se tehdy nesmazatelně zapsal do dějin kinematografie už jen proto, že pro následující dekády vyšlapal cestičku žánru hororové fantasy komedie. Současná muzikálová adaptace filmu Beetlejuice z pera Scotta Browna, Anthony Kinga a skladatele a textaře Eddieho Perfecta si v ničem nezadá s originálem a naopak velmi vkusně a trefně celý příběh posouvá do modernější roviny s prvky nejnovějších divadelních triků, kouzel a světelných efektů. Atraktivní ztvárnění umocnily vynikající výkony herců, z nichž nutno vyzdvihnout zejména představitele hlavních rolí. Jan Sklenář exceloval v roli Beetlejuice, v hlavních ženských rolích se představily Viktorie Tandlerová a Ines Ben Ahmed. Za zmínku stojí neobvyklá a dosti překerní situace, do které se vlivem onemocnění hned ně-



se pak dostalo pěti našich kolegů a kolegů, kterým kromě bezchybného výkonu své profese není lhostejný ani život kolem nás. Čestné uznání a věčné dary za odvahu, slušnost a rozhodnost při řešení nenadálých životních situací z rukou hlavních aktérů slavnostního zahájení letos obdrželi: Martin Letanovský, strojvedoucí OPŘ východ; Karel Polena, strojvedoucí OPŘ západ; Lukáš Halaj, posunovač OPŘ východ; Silvie Šneberková, zaměstnanec hospodářské správy SOKV Ostrava a Michal Svoboda, strojvedoucí OPŘ střed. Poslední dva zmiňovaní bohužel nemohli přímo do divadla dorazit a ocenění jim bude předáno dodatečně. Ještě jednou moc děkujeme a gratulujeme k ocenění.

kolika herců dostalo vedení divadla. A tak jsme byli svědky poměrně zajímavé rošády v obsazení jednotlivých rolí, kde kromě alternací byli využiti i tzv. univerzální náhradníci, v divadelním slangu „understudy“. Je obdivuhodné, s jakou grácií se svých rolí zhostili a patří jim za to náš velký dík a obdiv. Nutno přiznat, že nebýt úvodního objasnění této neobvyklé situace samotným feditelům divadla Egonem Kulhánkem, nikdo z přítomných diváků by nic nepostřehl. Sváteční a pohodový večer umocnil vynikající catering, výborné víno a originální dárky na rozloučenou.

TEXT: ZDENĚK ŠILER  
FOTO: ARCHIV ČD CARGO

## Výrazný pokles přepravy zboží ve Švýcarsku v roce 2023

**P**řepravní výkony švýcarské nákladní dopravy v roce 2023 výrazně poklesly oproti předcházejícímu roku, a to jak u dopravy silniční (-6,1 %), tak u železniční (-5,7 %).

Statistické údaje zveřejněné v závěru loňského roku pocházejí od švýcarského Federálního statistického úřadu a jsou vyjádřeny v tunokilometrech. Nákladní železniční doprava dosáhla pouze 9,9 miliardy tunokilometrů, což je nejméně za posledních 11 let (s výjimkou covidového roku 2020). Silniční doprava navíc zaznamenala nej-

nižší čísla od roku 2007, a to 15,5 miliardy tunokilometrů. Pokles přepravních výkonů v roce 2023 lze přičíst především slabému hospodářskému vývoji, který postihl Švýcarsko i zbytek Evropy. Co se týká podílu jednotlivých druhů dopravy na dopravním trhu, navzdory celkovému poklesu objemů zůstal nezměněn, činil 38 % u železniční dopravy a 62 % u dopravy silniční. Dodejme, že proti jiným zemím je podíl železnice ve Švýcarsku stále velmi vysoký. Je to dáno mimo jiné geografickým charakterem země.

MICHAL VÍTĚZ



Významný podíl železničních přeprav ve Švýcarsku zaujímá tranzit přes Alpy. FOTO: MICHAL ROH ML.

## Vyšla již jedenáctá edice Vědeckotechnického sborníku Správy železnic

**J**iž jedenáctou edicí Vědeckotechnického sborníku (VTS) vydala Správa železnic. Sborník navazuje na 47 čísel VTS Českých drah. Nové číslo obsahuje celkem 9 příspěvků:

**Implementace výkaznictví o udržitelnosti dle ESRS u Správy železnic, státní organizace**

Autor: Roman Štěrba

**Průmyslová bezpečnost OT**

Autor: Přemysl Šrámek

**Historie napájecího jednofázového systému 50 Hz v Československu a ve světě ve čtyřicátých a padesátých letech 20. století pohledem dobových odborných textů (druhý díl)**

Autor: Martin Boháč

**Snížení energetické náročnosti a ekologické zátěže ze železniční dopravy prostřednictvím přípravy infrastruktury pro vlaky na alternativní pohon**

Autor: Jiří Cigánek

**Co potřebuje železnice z pohledu SVOD Bohemia?**  
Autor: Petr Moravec

**Bezemisní a nízkoemisní vozidla pro železniční dopravu**  
Autor: Jiří Pohl

**Intermodální přepravy**  
Autoři: Václav Cempírek, Michal Turek

**O kontrolních činnostech**  
Autoři: Karel Marek, Přemysl Šrámek, Endre Tóth

**Automatic train control systems as a challenge for the capacity in the Czech Republic**  
Autoři: Erik Tischer, Petr Nachtigall, Jaromír Široký

Upozornit si dovoluujeme na příspěvek našeho kolegy a příspěvatele do Cargováku Martina Boháče, ve kterém zajímavým způsobem rekapituluje vývoj střídané napájecí soustavy v tuzemsku i v zahraničí.



# Inselbahn – železnice na ostrově Wangerooge



Dnešní cestopis nás zavede na jeden z Východofříských ostrovů, na ostrov Wangerooge. Ostrovy vytvářejí pás lemující pobřeží Německa mezi ústím řeky Emže a Jade. Navazují na Západofříské ostrovy patřící Nizozemsku.

Kromě již zmíněného Wangerooge jsou obydlené ještě ostrovy Borkum, Juist, Norderney, Baltrum, Langeoog a Spiekeroog. Všechny ostrovy jsou spolu s přilehlými vodami součástí národního parku Niedersächsisches Wattenmeer, který rovněž figuruje na seznamu světového přírodního dědictví UNESCO. Na Východofříských ostrovech žije asi 17 000 obyvatel. V oblasti najdeme celou řadu různých biotopů – bažin, písčin, pláží, vřesovišť, útesů apod. V moři lze pozorovat okolo sta druhů ryb, žijí zde tuleni obecní, tuleni šedí nebo sviňuchy. Oblast je zvláště cenná také z ornitologického hlediska. Dosud bylo identifikováno více než 400 různých druhů ptáků, kteří Waddenské moře využívají jako místo pro rozmnožování nebo jako odpočinkovou lokalitu při východoatlantickém průletu. Zmínit můžeme například ústřičníky, racky černohlavé nebo rybáky obecné.

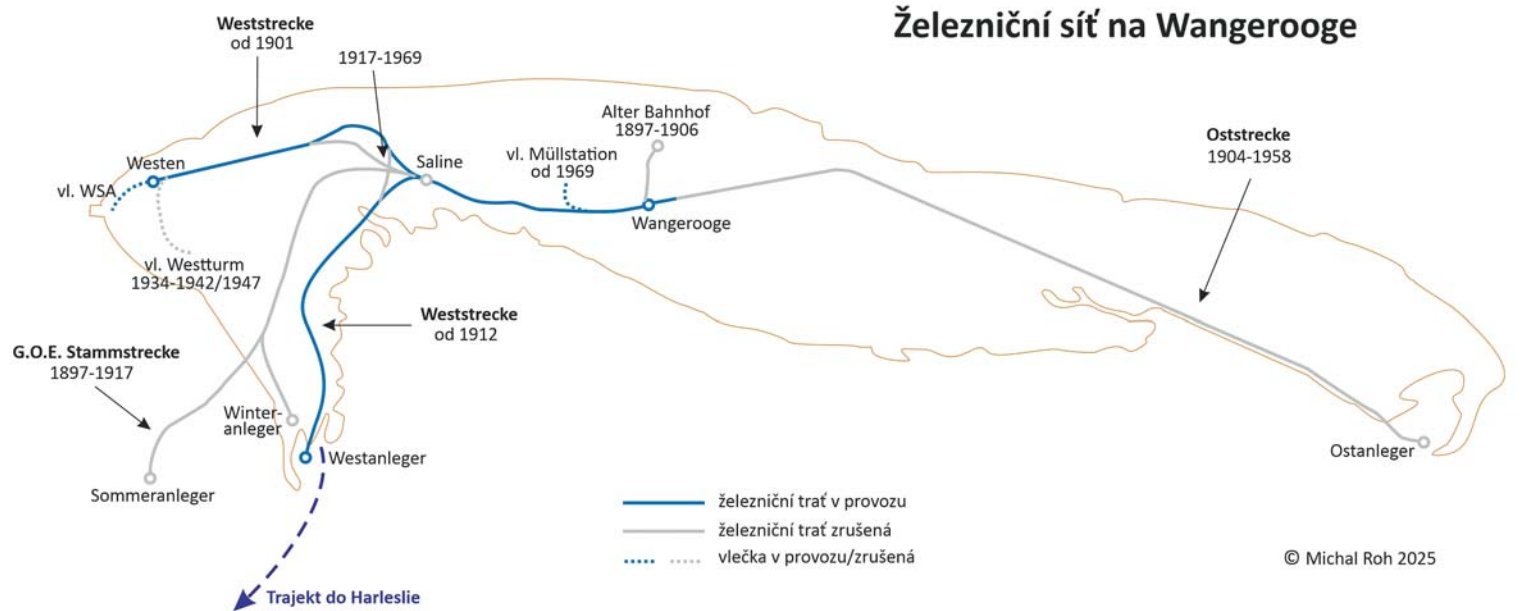
Ale vraťme se na dunový ostrov Wangerooge. Je dlouhý cca 8,5 km a 2,2 km široký. Od pevniny je vzdálený přibližně 7 kilometrů. První zmínka o ostrově se objevuje v roce 1306 a je pravděpodobné, že zde stával kamenný hrad nebo spíše kamenný dům. V roce 1570 se uvádělo, že kromě kostela bylo na ostrově asi 50 domů. Ostrov často zasáhly povodně, z nichž ta v roce 1855 rozdělila ostrov na tři části, které se ovšem později opět spojily. Za 2. světové války zde byla posádka asi 5 000 vojáků. 25. dubna 1945 na ostrov zaútočila letadla RAF a kanadského letectva, která během 15 minut na Wangerooge svrhla asi

6 tisíc bomb. Výsledkem bylo 300 mrtvých a poničení asi 50 % budov na ostrově. Dnes je Wangerooge vyhledávanou turistickou lokalitou. Jsou zde písčité pláže a celá řada ubytovacích možností. Každoročně se zde koná turnaj v plážovém volejbalu, oblíbené je i „kajtování“. Ve starém 39 metrů vysokém majáku z roku 1856 se nachází malá expozice místního muzea dokumentující historii ostrova. Nový maják na západní straně ostrova byl zprovozněn v roce 1969, je vysoký 67,2 m a patří tak k nejvyšším majákům na světě. Milovníci přírody by si neměli nechat ujít návštěvu Domu národního parku, jehož pracovníci pořádají i četné exkurze a poznávací výpravy.

Na ostrově je síce letiště, ale většina návštěvníků na ostrov přijíždí trajektem z Harlesiel. Ten vy-



Lokomotiva 399 107 přiváží na západní molo smíšený vlak z centra ostrova. V kontejnerech nebo spíše přepravních skříních jsou převážena především zavazadla turistů. Vlevo je možné vidět nový maják.



plouvá celoročně několikrát denně, časy odjezdů se však mění téměř každý den v závislosti na přílivu a odlivu. Trajektová doprava osob je v režii dvou lodí Harlingerland (1979) a Wangerooge (1985), které provozuje společnost Hillern Warrings GmbH & Co., stejně jako loď Harle Gatt (1999) a Harle Express (2021) sloužící pro zásobování ostrova zbožím nebo třeba stavebním materiálem. Přepravu osob i nákladů zajišťuje firma Hillern Warrings pro společnost Schiffahrt und Inselbahn Wangerooge, která je součástí Deutsche Bahn (DB). Ta zajišťuje i navazující železniční přepravu mezi přístavem a centrem ostrova Wangerooge. Osobní vlaky navazují na příjezd každého trajektu, stejně jako zajišťují odvoz návštěvníků k trajektu do přístavu. Kromě osobních vozů jsou ve vlacích řazeny i plošinové vozy na přepravu kontejnerů se zavazadly. Železniční síť má dvě větve. 3,4 km dlouhá hlavní trať spojuje přístav (západní molo) s centrem ostrova, na cca 2 km dlouhé trati z odbočky Salina do zastávky Westen jsou osobní vlaky provozovány pouze na objednávku, například při přepravě školáků do tábora apod. 5,3 km dlouhá trať k východnímu molu byla zrušena v roce 1958 a její krátký zbytek je využíván pro odstavování nepotřebných vozů. Jízda vlakem po kmenové trase

trvá cca 20 minut. Na obou tratích existuje i pravidelná nákladní doprava. Přepravuje se zboží pro obchodníky, stavební materiály a také odpad. Místní sběrný dvůr má proto i železniční vlečku. Trať mají rozchod 1 000 mm, vozbu vlaků zajišťují dvounápravové dieselové lokomotivy vyrobené v roce 1999 firmou Schöma

na západ ostrova k vojenským základnám. V roce 1904 bylo vybudováno druhé molo na východě ostrova a v témže roce bylo také připojeno k železniční síti tratí vedoucí z velké části po pilotové konstrukci. V souvislosti se slíciím provozem byla v roce 1906 vybudována nová stanice Wangerooge. Část staré tratě pak až do



V zahradě u starého majáku je umístěna parní lokomotiva 99 211 vyrobená v roce 1929 firmou Henschel, která byla na Inselbahn používána až do nástupu dieselové trake v roce 1957.



Překládka kontejnerů se zavazadly z vlaku na trajektovou loď Harlingerland na západním přístavním molu



Písčité pláže na severu ostrova Wangerooge

(399 107 a 399 108), jako záložní jsou vedeny třínápravové stroje 399 105 a 399 106 rumunského typu Faur L18H, které byly na ostrovní železnici zakoupeny v roce 1992 od těžbařské společnosti Mansfeld.

Na závěr nahlédněme stručně do historie ostrovní železnice. Cca 3,5 km dlouhá „metrová“ trať mezi přístavním molem na jihozápadě ostrova a starým nádražím byla společností Großherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen otevřena 3. července 1897. Od počátku zde vozbu zajišťovaly parní lokomotivy, nikoliv jako na sousedních ostrovech, kde byly využívány koněspěšné tramvaje. V roce 1901 byla námořnictvem vybudována 1,9 km dlouhá odbočka

roku 1930 sloužila jako vlečka, po níž byl starý maják zásobován uhlím. V roce 1912 bylo do provozu uvedeno nové západní molo spolu s novou železniční trasou. Původní trať byla snesena. Ze strategických důvodů (například rychlejší přeprava dřeva) byl vybudován triangl u odbočky Salina. V roce 1920 přešla dráha do vlastnictví Deutsche Reichsbahn. Po skončení 2. světové války musely být tratě obnoveny. V roce 1952 byla zahájena motorizace provozu dokončená v roce 1957. O rok později došlo z důvodu poklesu počtu přijíždějících turistů ke zrušení východního mola včetně železnice.

TEXT, FOTO A MAPA: MICHAL ROH