

Cargovák



Úvodní sloupek

Nový předseda představenstva ČD Cargo

N Nový rok začne naše akciová společnost s novým předsedou představenstva. Na základě rozhodnutí Představenstva ČD, které plní funkci valné hromady ČD Cargo, se jím od 1. února stal Ing. Radim Ječný, Ph.D. Radim Ječný vystudoval Vysokou školu ekonomickou v Praze, obor Logistika – mezinárodní přeprava a zasilatelství, nedávno na této škole úspěšně absolvoval i doktorandské studium. První pracovní zkušenosti začal získávat ve společnosti Čechofracht, kde později působil i jako člen představenstva. Mezinárodní zkušenosti z logistiky získal u jednoho z největších námořních rejdářství CMA CGM, kde byl zodpovědný za intermodální přepravy kontejnerů. Dlouhodobě spolupracoval rovněž se společnostmi Touax Rail Ltd. V posledních letech se vě-

noval vlastnímu podnikání. Do ČD Cargo přichází Ječný s cílem vrátit důvěru zákazníků a posílit tržní postavení národního železničního nákladního dopravce.

„Nákladní doprava v celé Evropě prochází složitým obdobím, čelí poklesu přepravních objemů, rostoucím nákladům a silné konkurenci silniční dopravy. Úkolem nového předsedy představenstva bude upevnit pozici ČD Cargo, pokračovat v modernizaci a přizpůsobit firmu aktuálním trendům. V tom má Radim Ječný, díky svým dlouholetým zkušenostem v nákladní dopravě, naši plnou důvěru,“ řekl k volbě nového předsedy Michal Krapinec, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah. Společnost byla bez předsedy představenstva od loňského listopadu poté, co z osobních důvodů rezignoval Tomáš Tóth.

MICHAL ROH

Obsah

Jak jsme si vedli v roce 2025

02

Rok 2025 nebyl pro ČD Cargo jednoduchý. V tradičním lednovém článku vás seznámíme s tím, jak se průběžně vyvíjela situace v jednotlivých komoditách a segmentech naší nabídky. Objemů přeprav v komoditě železo se například dotkla plánovaná odstávka vysoké pece v Třineckých železárnách.



Projekt Krakonoš

03

Přeprava dřeva formou jednotlivých vozových zásilek je nákladově velice náročná. Možností, jak tyto přepravy zachovat na železnici a zároveň zvýšit jejich efektivitu, je změna technologie. Příkladem je projekt Krakonoš pro svoz dřeva z Krkonoš a Podkrkonoší.



Zima má svoje romantické kouzlo, jak dokládá snímek Jaroslava Měřínského pořízený na „České Sibiři“ konkrétně u Ješetec. Na fotografii je zdokumentována jízda „pěenka“ 62155 z Prahy-Libně do Českých Budějovic v čele s „esem“ 363.248. Zimní počasí však nejen železničáře umí i pořádně pozlobit – důkazem je kalamita, při které sníh zasypal železniční tratě v téměř celém Německu.

Jak jsme si vedli v roce 2025

S Stalo se již tradicí, informovat čtenáře Cargováku v lednovém čísle o tom, jak si naše společnost vedla v uplynulém roce. Byl to rok restrukturalizace, náročných obchodních jednání a nezbytné redukce kapacit navázaných na v minulosti tradiční komodity. Podívejme se nyní společně, kolik jakého zboží jsme v roce 2025 přepravili a jaké faktory objem našich přeprav ovlivňovaly.

V roce 2025 bylo vlaky převezeno 52,7 mil. tun zboží. Je to o cca 430 tis. tun více než v roce 2024, ale zároveň o 3,2 mil. tun méně než v roce 2023. Dařilo se oběma našim pobočkám – rakouské i německé – které přepravily o cca 580 tis. tun zboží více. Co se týče komodit, pak nejvíce byla skutečnost roku 2024 překročena v kombinované dopravě, kde se nám podařilo převézt o téměř 800 tis. tun zboží více. Naopak na opačné straně „žebříčku“ se umístila komodita potraviny a zemědělské výrobky, kterých bylo v roce 2025 v meziročním srovnání přepraveno méně o 630 tis. tun. O další procento poklesl podíl vnitrostátních přeprav. Snížil se opět podíl jednotlivých vozových zásilek a skupin vozů. Těch jsme v roce 2025 přepravili méně o 1,1 mil. tun. Tento pokles je důsledkem jednak snížení zájmu ze strany zákazníků a jednak řízeným zvýšením cen u některých vysoce ztrátových obchodních případů, kdy již ztrátu nebylo možné dlouhodobě dotovat ze segmentu ucelených vlaků.

Evropské hutnictví je dlouhodobě v krizi a rok 2025 byl pro české hutnictví jedním z nejhorších v moderní historii. Jedinou integrovanou hutí v České republice zůstaly Třinecké železárny, které v uplynulém roce patřily k TOP zákazníkům ČD Cargo nejen v komoditě **železo a strojírenské výrobky**. V bývalé huti Liberty Steel v Ostravě fungovaly pouze části druho-výroby. V této souvislosti se nám podařilo prosadit v dodávkách bram a jiných hutních polotovarů z baltských přístavů. Nově jsme získali také několik spotových přeprav železného šrotu například do Itálie.

Výsledky komodity **stavebniny** nebyly v roce 2025 uspokojivé. Ve výběrovém řízení vyhlášeném společností Heidelberg Materials se nám nepodařilo obhájit všechny přepravy, což je mimo jiné důsledkem nadbytku kapacity dal-

ších dopravců v důsledku celkového poklesu přeprav. Silná konkurence byla i příčinou ne-naplnění plánu přeprav na výlukové práce. Ze zajímavých obchodních případů můžeme jmenovat například vývoz štěrku ze Zlaté Koruny do Rakouska nebo přepravy cementu z Blažovic do Plzně na modernizaci dálnice D5. Nový byl vývoz betonových prefabrikátů ze Skovic do Dánska.

Rok 2025 byl pravděpodobně posledním, kdy se podařilo přepravit více než 7 mil. tun **hnědého uhlí**. V důsledku ambiciózní politiky Green-Dealu zájem o toto palivo trvale klesá a řada tepláren přechází na spalování zemního plynu nebo biomasy. Tu jsme na podzim loňského roku začali v nástavbách InnoFreight vozit do teplárny v Brně. V komoditě **černé uhlí a koks** byly plynule realizovány dodávky jak pro Metalimex, tak pro Moravia Steel. Zajímavý byl rovněž vývoz černého uhlí na Ukrajinu. V konkurenčním boji se nepodařilo získat přepravy černého uhlí z OKD do oceláren v Linci. Vliv na výsledky komodity měly i problémy s těžbou v polských dolech.

S přepravou téměř 5 mil. tun zboží byla překročena skutečnost roku 2024 v komoditě **chemie a kapalná paliva**. Dodávky pohonných hmot zejména v dovozu z Německa výrazně překročily i plánované hodnoty. Jednou z příčin tohoto úspěchu jsou vlastní cisternové vozy na přepravy PHM. Bohužel poklesly přepravy plynů a dalších chemických výrobků. Je to určitá předzvěst blížící se stagnace chemické výroby nejen v České republice.

Výrazný pokles v komoditě **dřevo a papírenské výrobky** byl zapříčiněn několika faktory. Kůrovcová kalamita skončila a těžba dřeva se vrátila na původní úroveň, resp. probíhala v menším rozsahu. V důsledku rostoucích nákladů jsme byli nuceni v průběhu roku otevřít jednání s našimi obchodními partnery a zvýšit neprofitabilní ceny za přepravu dřeva. To mělo za následek přechod části přeprav na silnici nebo k jiným dopravcům. To je i případ přeprav dřevní štěpky do papíren ve Štětí, na kterou byla nasazena jiná technologie.

Meziročně velice špatná byla situace v komoditě **potraviny a zemědělské výrobky**. Obchodování s obilím v loňském roce téměř ustalo a i přes dobrou sklizeň razantně poklesla poptávka po přepravách obilí jak ve vývozu,



Ve spolupráci s německou pobočkou ČD Cargo se podařilo úspěšně zvládnout odklonovou vozbu při výlukách v údolí Labe. FOTO: ACHIM ENDER

tak v tranzitu přes Českou republiku. Tato situace se nepříznivě projevila i u našich dceřiných společností na Slovensku a v Maďarsku. V loňském roce došlo k ukončení výroby v cukrovaru v Hrušovanech nad Jevišovkou, pro který jsme zajišťovali přepravy až 150 tisíc tun cukrové řepy ročně. Nepříznivě se na výsledcích komodity projevila i dočasná ztráta přeprav minerálních vod Mattoni do Prostějova.

Situace v komoditě **ostatní** byla po celý rok stabilní. Tradičně jsme se zapojili do přeprav vojáků i techniky Armády České republiky na vojenská cvičení v tuzemsku i v zahraničí. I v mrazivém počasí jsme úspěšně zvládli rotace jednotek AČR v Pobaltí. Souběžně probíhaly rovněž „ostré“ přepravy vojenské techniky a materiálu v rámci pomoci Ukrajině. Sledované byly rovněž přepravy těžkých transformátorů například do Kalné nad Hronem nebo do Přeštic. Zahájili jsme přepravy jednotek NiM Express z Německa na generální opravu do Šumperku, na zkušební okruh u Velimi jsme přivezli mimo jiné soupravu sofijského metra. O jiném zajímavém obchodním případě, přepravě užitkových vozidel TATRA na Slovensko, píšeme rovněž v tomto Cargováku. Vzrostl také zájem o přepravy vozů do deponie související s celoevropským poklesem přeprav po železnici.

Kombinovaná doprava je na vzestupu a ČD Cargo se „veze“ na vlně zájmu o tento seg-

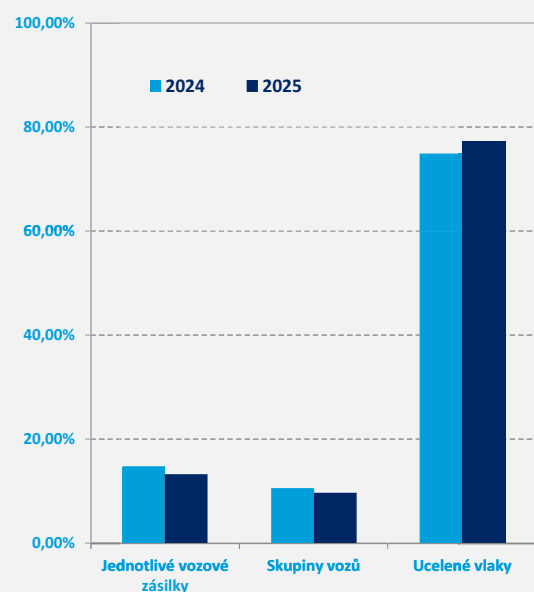
ment. Důležitou událostí bylo převzetí vozby kontejnerových vlaků firmy Maersk v Německu, které jsme získali i díky kvalitě a komplexnosti služeb naší německé pobočky. Ta se významnou měrou podílela i na dalším rozvoji spolupráce s firmou Metrans. S našimi lokomotivami jsme se tak pravidelně mohli setkávat na vlcích tohoto operátora v Hamburku a od podzimu i v Bremerhavenu. Na počátku roku byla slavnostně zahájena výstavba terminálu kombinované dopravy v Nymburce.

Podobně perspektivní komoditou je v tuto chvíli **automotive**. S výjimkou automobilky Hyundai v Nošovicích byla výroba ve všech automobilkách po celý rok stabilní. Stejně jako v „kombi“ se nám podařilo zvládnout nejen výluky v labském údolí a vozbu po německé straně, ale také výluky na trati Týniště nad Orlicí – Solnice, při které jsme zajistili náhradní nakládku ve stanici Borohrádek. Zrealizovali jsme zkušební přepravy z automobilky KIA do Kaunasu tranzitem přes Českou republiku a ve spolupráci s rakouskou pobočkou se podařilo získat nové zákazníky, pro něž zajišťujeme přepravy automobilů zcela mimo Českou republiku, například z Trnavy do Itálie.

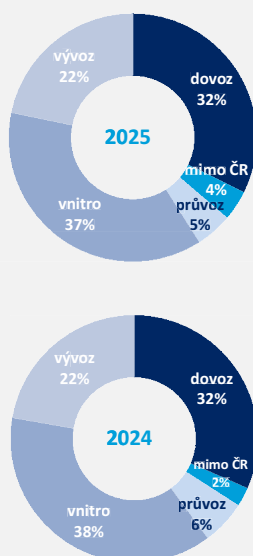
MICHAL ROH
GRAF: LEONA PECKOVÁ

Podíl přeprav ČD Cargo, a.s.

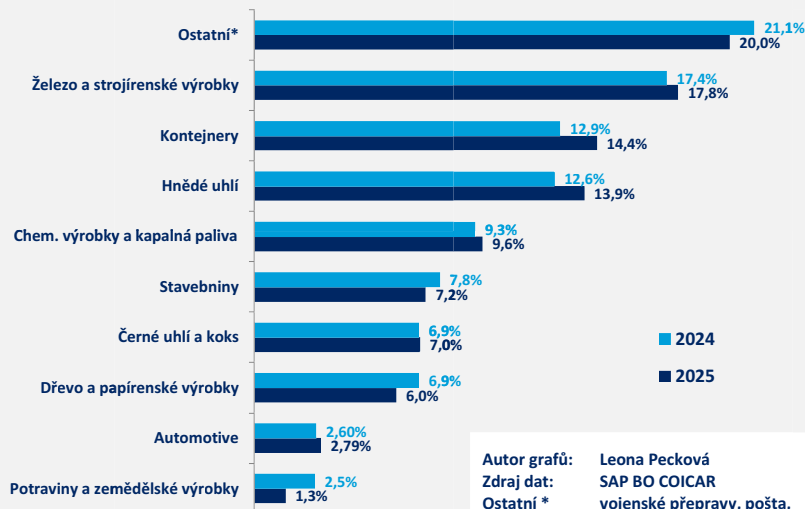
Podle typu zásilky



Podle druhu přepravy



Podle jednotlivých komodit



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

Projekt Krakonoš

Přeprava dřeva formou jednotlivých vozových zásilek je nákladově velice náročná. Možnost, jak tyto přepravy zachovat na železnici a zároveň zvýšit jejich efektivitu, je změna technologie.

Řešením je například soustředění nakládky dřeva do vybraných železničních stanic. Tato možnost byla zástupcům lesních společností nabídnuta již v předcházejících letech. Ve vybraných stanicích musí být k dispozici dostatečná kolejová kapacita a také rozsáhlejší plocha

umožňující skladování a především manipulaci se dřevem. Sklad v Opočně pod Orlickými horami je důkazem, že je to jedna z cest, nicméně přepravy jsou pak snáze napadnutelné ze strany soukromých dopravců, kteří rovněž disponují moderními nástavbami GigaWood.

Jiným příkladem zefektivnění je změna přepravní technologie. Podívejme se na ni do Podkrkonoší. Tam je svoz dřeva od loňského roku realizován v rámci tzv. projektu Krakonoš, který vznikl ve spolupráci se společností Carbosped. Dříve byla přeprava dřeva realizována neefektivní formou jednotlivých vozových zásilek se

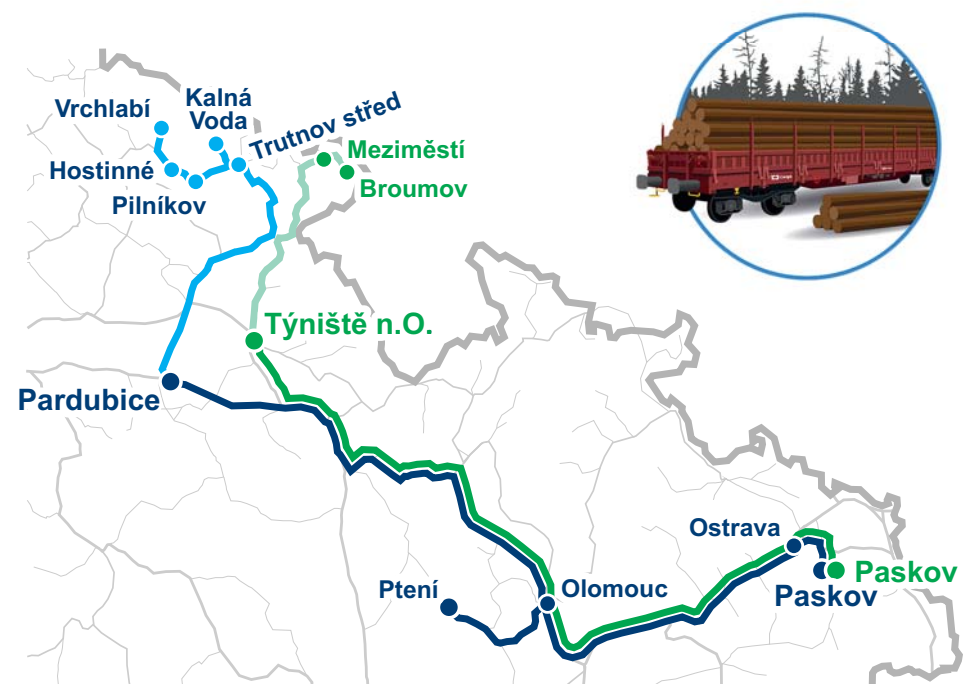


Nakládka dřeva na GigaWoody v železniční stanici Vrchlabí FOTO: MICHAL ROH



Dvojče „brejlovců“ se s vlakem Pn 62301 (Trutnov hl.n. – Pardubice hl.n.) blíží 21. ledna 2026 do stanice Červený Kostelec. Zátěž vlaku tvoří 6 vozů GigaWood, což je ekvivalentem 12 běžných vozů.

FOTO: TOMÁŠ SÁGNER



svozem ložených a rozvozem prázdných vozů každý pracovní den a s následným přepracováním ve všech vlakových stanicích. V rámci projektu Krakonoš byly vybrány stanice pro nakládku dřeva (Hrabačov, Jilemnice, Vrchlabí, Hostinné, Pilníkov, Kalná Voda a Trutnov střed), do kterých jsou vždy v pondělí, resp. v úterý navezeny skupiny prázdných vozů na nakládku. V pondělí, úterý a středu pak probíhá svoz skupin ložených vozů a jejich odsun do Pardubic, odkud pak putují v uceleném vlaku do Ostravy-Kunčic a dále do Paskova k příjemci, kterým je Lenzing Biocel Paskov. V případě potřeby jsou z uceleného vlaku v Olomouci odvěšeny vozy pro Pílu Javořice v Ptení. Stejným způsobem je pak přistavena ucelená souprava prázdných vozů do Pardubic. Ve výše uvedených stanicích bylo v roce 2025 naloženo téměř 25 tisíc tun dřeva do Paskova a Ptení. Stanic s nejsilnější nakládkou je Vrchlabí, další v pořadí pak Kalná Voda a Trutnov střed. Podobný model je podle potřeby využíván pro svoz dřeva z Broumov-

ského výběžku a Hronovska a lze jej implementovat v závislosti na místních podmínkách i v jiných lokalitách.

„Krakonoš máme zalkulovanou na 16 GigaWoodů přistavených a naložených za týden,“ říká Ing. Milan Dryml, ředitel odboru provozního plánování a kontroly a dodává: „To pracovní vytížení čtu na cca 3 dny práce a naplní spojení z Trutnovska do Paskova. Vlak není předimenzován, abychom minimalizovali postrkové lokomotivy, a preferuje se vyšší obrátkovost dražších vozů s větším ložným prostorem.“

Projekt Krakonoš představuje ideální spolupráci dopravce a zákazníka již od okamžiku plánování, kdy návoz a nakládací „okna“ organizuje zákazník a ČD Cargo jako dopravce zajistí přistavbu k nakládce a přepravu dle sjednané technologie do místa určení. „Lidé nečekají na vozy a mají jich tolik, kolik za týden ekonomicky potřebujeme a zároveň tolik, kolik dává cenově smysl pro zákazníka,“ uzavírá hodnocení projektu Milan Dryml.

MICHAL ROH

MAPA: MILAN KOSKA



Odvoz dřeva a posun s GigaWoody v železniční stanici Hostinné zajistilo 26. srpna 2025 dvojče „kocourů“ 742.092 + 742.117. FOTO: MICHAL ROH

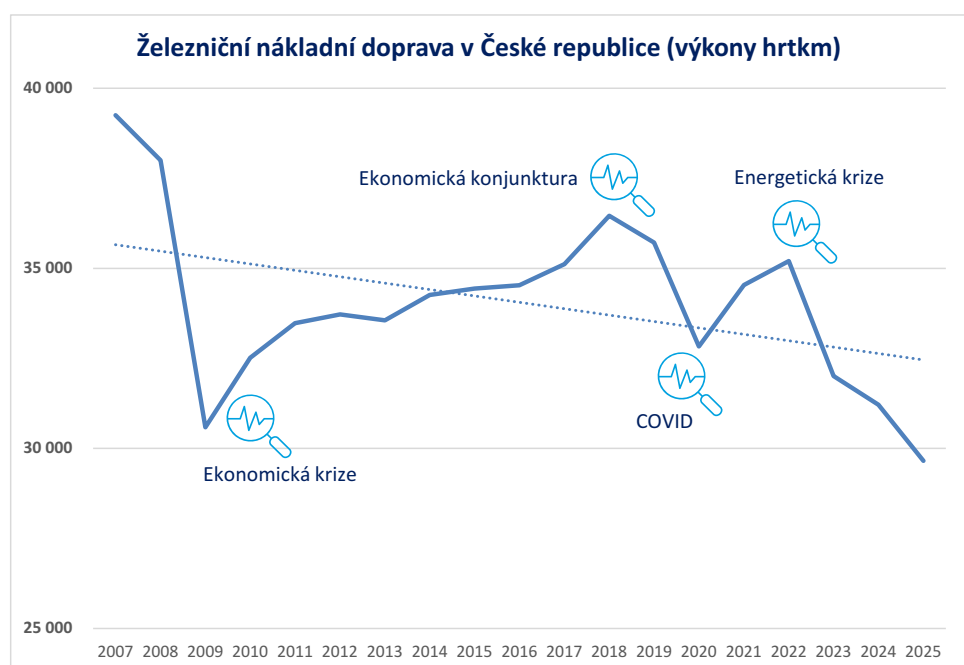
Železniční nákladní doprava v České republice v roce 2025

Objem zboží a materiálu přepraveného po české železnici klesl loni na nejnižší hodnotu za posledních deset let. Vyplývá to z dat Správy železnic. Pokles trvá již několik let.

Základním ukazatelem výkonnosti nákladní dopravy jsou hrubé tunové kilometry (hrtkm), tedy součin hmotnosti železničních vozidel zařazených do vlaku včetně nákladu a ujeté vzdálenosti v kilometrech. **Za loňský rok klesl objem přeprav na 29,7 miliard hrtkm, meziročně jde o pokles o pět procent.** „Z posledních dat se zdá, že pokles se již zastavil. Dostali jsme se bohužel na nový normál přepravy kolem 2,5 miliard hrtkm za měsíc,“ říká výkonný ředitel sdružení ŽES-NAD.cz Oldřich Sládek. V porovnání s rokem 2022, kdy nákladní doprava zažila nečekanou vzpruhu kvůli energetické krizi, je objem o zhruba sedminu nižší. Za poklesem jsou především strukturální změny evropského průmyslu. Výrazné klesly objemy přeprav uhlí či železa. Ná-

hrada za ně zatím není. I když se mluví roky o přesunu přeprav odpadů na koleje, jde zatím v Česku jen o přání. Jediným segmentem, který výrazně roste, je kontejnerová přeprava. To ukazují i výsledky dopravce Metrans Rail, který loni navýšil jak celkový objem přeprav, tak svůj tržní podíl. Těsně nad padesáti procenty zůstalo největším hráčem na trhu ČD Cargo. Nový ministr dopravy Ivan Bednárik označil pomoc nákladní železniční dopravě jako jednu ze svých priorit. Jako konkrétní způsob pomoci označil zlevnění trakční elektřiny nebo plošné mýto pro kamiony, které by srovnalo více náklady mezi jednotlivými druhy dopravy. Podle Oldřicha Sládka je nyní velmi složité odhadovat vývoj nákladní dopravy na železnici v letošním roce. „Zrušení emisních povolenek EU ETS2 nás paradoxně poškodí, protože EU ETS1 zůstávají v platnosti, naopak trochu pozitivně by mohla působit cena trakční energie díky slušné práci Správy železnic,“ řekl Sládek.

PŘIPRAVIL: MICHAL VÍTEZ



GRAF: MICHAL ROH

Zajímavosti z provozu

Nová Ves nad Lužnicí

Stanice Nová Ves nad Lužnicí se nachází na jihu Čech v těsné blízkosti státní hranice s Rakouskem. Její obsluha byla dlouhá léta zajišťována manipulačními vlaky z Českých Velebic. Od října loňského roku však došlo ke změně a celé rameno s tarifními body Třeboň, Majdalena, Suchdol nad Lužnicí a Nová Ves nad Lužnicí je obsluhováno dvakrát týdně z Veselí nad Lužnicí.



Na tento výkon (Mn 88133/88132) je ve Veselí turnusován „elektronik“ řady 743, ale častá je jeho náhrada strojem jiné řady. Například ve středu 3. prosince 2025 stanula v čele „manipuláku“ lokomotiva 708.703. Na snímku je zachycena na příjezdu do stanice Majdalena, ve které můžeme stále spatřit mechanická návěstidla. Zátěž manipulačních vlaků tvoří především dřevo, neméně zajímavá je však i přeprava živce právě z Nové Vsi nad Lužnicí. Živec je do vozů řady Uacs (známé cibule) nakládán na vlečce společnosti LB MINERALS, která je dnes jedinou obsluhovanou vlečkou na celé trati z Veselí nad Lužnicí. V loňském roce jsme do sklárny Vetropack v Kyjově přepravili více než 10 tisíc tun této suroviny.

FOTO: JAROSLAV MĚŘÍNSKÝ



Mimořádně do Stráže u Tachova

Oblast Českého Lesa je, jak je z názvu zřejmé, hustě zalesněná. Bohužel nakládka dřeva zde poměrně dlouhou dobu probíhala v režii soukromého dopravce. To se podařilo zvrátit až v závěru loňského roku, kdy jsme do tarifního bodu

Stráž u Tachova přistavili vozy GigaWood na nakládku dřeva. Celkem ho zde na přelomu listopadu a prosince bylo



naloženo 500 tun. V mlhavém dopoledni 4. prosince 2025 bylo na tento výkon nasazeno dvojče „kocourů“

742.347 + 742.440. To najelo „strojně“ ze Staňkova, zajistilo obsluhu dopravní Stráž u Tachova, stanic Bor a Stříbro a do Plzně přivezlo slušnou zátěž 10 vozů se dřevem.

FOTO: JAN JANDA

Tatrovky z Kopřivnice

Zatímco vlaky s nově vyrobenými osobními automobily patří na našich tratích k běžnému obrázku, užitkové automobily naložené na železničních vozech jsou spíše výjimkou. O to zajímavější byly přepravy realizované v závěru loňského roku pro společnost TATRA DEFENCE SYSTEMS. Z železniční stanice Kopřivnice odjely ve dnech 11., 18. a 29. prosince celkem tři ucelené vlaky ložené 65 automobily TATRA FORCE 6x6 ve valníkovém provedení. Tato vozidla jsou součástí dodávky pro Ozbrojenou sílu Slovenské republiky. Přepravy v trase Kopřivnice – Studénka – Mosty u Jablunkova st.hr. – Žilina – Nemšová byly realizovány ve spolupráci s dceřinou společností CD Cargo Slovakia. Část dodávky byla realizována po silnici, ale nakonec se zákazníka podařilo přesvědčit o výhodách železniční dopravy. Úspěšná realizace přeprav „Tatrovek“ představuje šanci pořídit se v blízké budoucnosti na dalších zakázkách.

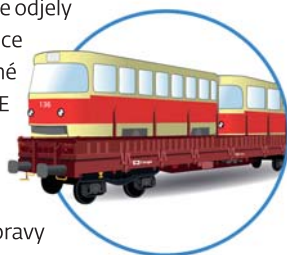


FOTO: MICHAEL ANDRLE
TEXTY: MICHAL ROH



Inspirativní HRrrrZóna

Uplynulý rok byl pro ČD Cargo obdobím významných změn, výzev i hledání nových cest. Přesto – nebo právě proto – vznikala řada pozitivních momentů, inspirativních projektů a drobných i větších úspěchů, které stojí za připomenutí. Oslovili jsme proto několik vybraných manažerek a manažerů napříč společností a požádali je, aby se s vámi podělili o svůj osobní pohled na uplynulý rok, ocenili práci kolegů a zároveň vyslovili přání a očekávání do roku následujícího. Jejich slova mohou být povzbuzením i inspirací pro nás všechny.

Inspirujte se příběhy našich zaměstnanců...

Tomáš Paulus, ředitel odboru interního auditu a compliance



V loňském roce mě v práci nejvíce potěšilo nasazení a ochota zaměstnanců ČD Cargo pomoci společnosti v procesu restrukturalizace a zefektivnění. Zaujal mě také fakt, že firma dokázala přes

všechny rány trhu a politického nezájmu ustát současnou náročnou situaci.

Dle mého názoru patří ocenění staničním zaměstnancům ČD Cargo. Jako auditor se často nacházím na provozních pracovištích a vím, že práce kolegů je velmi náročná a je základní hybnou silou firmy. Škrty v personálu přinesly i změny v technologiích a kladou tak větší nároky na jednotlivé zaměstnance.

Do roku 2026 budu věřit, že bude ve znamení stabilizace a nových příležitostí. V prvé řadě by nás mělo provázet staré dobré heslo, že zákazník je na prvním místě. Dále nebát se změny a zkusit každý za sebe najít možnost, jak svoji práci, svůj útvar, a tedy i celou firmu posunout dopředu.

Zaměstnancům bych do nového roku popřál hodně štěstí a zdraví v osobní rovině a v práci především odvalu měnit společnost k lepšímu. Trávíme v práci velkou část života, pojďme si tedy své pracovní prostředí udělat lepší.

Jiří Škovroň, ředitel Řízení provozu Česká Třebová

Těší mě, že i přes složitý rok 2025 máme kolegy, kteří posouvají firmu vpřed, přicházejí s novými nápady a nebojí se změn. Velkou radost mi dělá spolupráce zkušených matadorů s mladší generací, díky níž vychováváme nové talenty.

Rok 2026 nebude jednoduchý, restrukturalizace bude pokračovat, ale věřím, že vše zvládneme ke spokojenosti nás i našich zákazníků. Do nového roku přeji všem hodně zdraví, síly, energie a odvalu hledat nové cesty, které nás posunou kupředu.



Radek Nedomlel, ředitel odboru provozních technologií



Rok 2025 byl velmi náročným obdobím, kdy probíhala restrukturalizace společnosti a s tím související složitá rozhodnutí. Všechny tyto kroky však směřují k tomu, aby ČD Cargo stálo na pevných základech a stalo se silným a stabilním hráčem na trhu. Těší mě, že i přes tyto změny plníme závazky vůči našim zákazníkům a hledáme nové cesty, jak naši firmu posunout kupředu. Tímto bych chtěl všem kolegům poděkovat za jejich odhodlání, profesionalitu a tvůrčí přístup při realizaci změn.

Do roku 2026 si přeji stabilnější situaci na dopravním trhu, v ČD Cargo pak odvahu kolegů přicházet s novými nápady a rozvoj projektů s důrazem na digitalizaci, která nám všem usnadní práci. Všem kolegům přeji do nového roku hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a ještě jednou děkuji za jejich práci v uplynulém roce.

Aneta Miklášová, ředitelka odboru personálního

Přestože byl loňský rok pro nákladní železniční dopravu i naši společnost velmi náročný, potěšilo mě, že naši lidé dokázali držet pohromadě a zachovat profesionalitu i otevřený přístup. Velmi si vážím toho, že i přes složitou situaci a nutná restrukturalizační opatření zůstala ve firmě patrná soudržnost a zájem o dění ve společnosti. V takto složitém období pro mě bylo důležité, aby zaměstnanci měli dostatek informací a prostor ptát se. O to více jsem ocenila, že se z iniciativy mého týmu podařilo spustit na SharePointu stránku „Změny v ČD Cargo“, kterou zaměstnanci skutečně využívali jako zdroj informací a odpovědí. Radost mi udělal také výsledek práce mého týmu v podobě získání akreditace školicího střediska, který beru jako důkaz, že i v náročném období dokážeme fungovat profesionálně a posouvat se dál.

Ráda bych ocenila zaměstnance za jejich loajalitu, trpělivost a každodenní nasazení. Není sa-



mozřejmostí, že lidé v takto náročném období ve firmě zůstávají, pracují s plným nasazením a drží při sobě. Toho si velmi vážím a považuji to za jednu z největších hodnot ČD Cargo. Do příštího roku, i když neočekávám jednoduché období, se těším na to, že se budeme postupně více dívat dopředu než zpět a soustředit se na další kroky, které nás čekají. Věřím, že nám přinese příležitosti k další stabilizaci a umožní věci postupně posouvat směrem k dlouhodobě fungujícím řešením.

Za klíčové hodnoty považuji otevřenost, vzájemný respekt, odpovědnost a ochotu se dále vyvíjet. Trh i svět kolem nás se mění a my se musíme měnit s ním, nikoli jako rezignaci na to, kým jsme, ale jako přirozený vývoj, který nás posune dál a posílí. Do nového roku bych zaměstnancům popřála především zdraví a vnitřní klid, aby měli radost nejen z práce, ale i ze života mimo ni. Velmi si vážím jejich práce a přístupu a věřím, že společně zvládneme všechny výzvy, které nás čekají, a podaří se nám firmu posunout kupředu.

Společným jmenovatelem všech příspěvků je poděkování zaměstnancům za nasazení, profesionalitu a ochotu hledat řešení i v nelehkých podmínkách. Rok 2026 před nás postaví další výzvy, ale zároveň i nové příležitosti ke stabilizaci, rozvoji a posunu celé společnosti vpřed. Věříme, že otevřenost ke změnám, spolupráce napříč týmy a důraz na zákazníka nám pomohou tyto výzvy zvládnout. Přejme si proto do nového roku především zdraví, odvalu, energii a chuť společně utvářet prostředí, ve kterém se bude dobře pracovat.

BÁRA, OLESKA A PEPA
FOTO: ARCHIV ČD CARGO

SLEDUJTE NÁS NA FB A IG:



Rozjed' to s ČD Cargo

Monika Kasíková, ředitelka odboru controllingu a reportingu



Rok 2025 se nesl ve znamení velkých změn, kdy od každého z nás se očekávalo plné nasazení. Všechny úseky společnosti se naplno zapojily do hledání úspor a zefektivňování činností. Začalo se více komunikovat a společně hledat řešení zajišťující dlouhodobou životaschopnost společnosti.

Věřím, že co jsme odpracovali v roce 2025, se plně promítne do výsledků v roce 2026. Všichni jsme plni očekávání, zda předpoklady a plány budou následující rok naplněny. Každopádně ani v roce 2026 nemůžeme polevit v hledání optimálního nastavení společnosti, proto přeji nám všem hodně sil do další práce.

Personální a organizační změny

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 454. zasedání konaném dne 8. prosince 2025 přijalo usnesení a schválilo:

- **ke dni 31. 12. 2025 zrušení** pověření řízením odboru metodiky a podpory ICT (O26) generálního ředitelství ČD Cargo, a.s., **Ing. Lud'ka Ehrenbergra**
- **s účinností od 1.1. 2026** jmenovat **Ing. Lud'ka Ehrenbergra** do pracovní pozice ředitele odboru informatiky (O20) generálního ředitelství ČD Cargo, a.s.
- **s účinností od 1.1. 2026** jmenovat **Ing. Radima Cimbálka** do pracovní pozice ředitele JOS Řízení lokomotivní čety ČD Cargo, a.s.

Představenstvo společnosti České dráhy, a.s., při výkonu působnosti valné hromady společnosti ČD Cargo, a.s., na svém jednání dne 20. ledna 2026 zvolilo pana **Ing. Radima Ječného, Ph.D.**, do funkce předsedy představenstva ČD Cargo, a.s. **Funkce se ujme 1. února 2026.**

Vzhůru na Helgoland



„Bouř žene koráb u divokém běhu. John lampu klamnou k skále přivěsil a dí: "Bůh žehnej břeheu!" A koráb k světlu žene se a v trysku se náhle přes úskalí překotil, a stěžněm vězí v písku.“ Úvodní verše *Romance helgolandské* od Jana Nerudy nám prozrazují, že v dnešním cestopisu zavítáme na souostroví Helgoland v Severním moři. Neruda však nebyl jediným umělcem, kterého Helgoland inspiroval. Určitý čas zde kromě básníka Heinricha Heineho trávil August Heinrich Hoffmann von Fallersleben – autor textu písně *Deutschlandlied*, která se později stala německou hymnou i se známým textem „Deutschland, Deutschland über alles, Über alles in der Welt!“

Souostroví Helgoland je součástí Německa, konkrétně spolkové země Šlesvicko-Holštýnsko. V minulosti byl součástí Šlesvicka patřícího Dánsku a od roku 1807 Velké Británii. V roce 1890 přešel dle Helgoland-zanzibarské smlouvy na Německo. Žije zde přibližně 1 500 obyvatel, ročně jej navštíví okolo 300 tisíc turistů. Helgoland rozhodně stojí za návštěvu, a to nemusíte být zrovna milovníky klidu, ornitology nebo zoology. Na své si zde přijdou i jiní dobrodruzi, zájemci o geologii a také o vojenskou historii. A s tou bude souviset i trocha té historie železniční. Souostroví tvoří hlavní ostrov o rozloze cca 1 km² a neobydlený ostrov Düne (0,7 km²). Nejjednodušší cesta na Helgoland je celoročně lodí z Cuxhavenu, z města, ve kterém se po 1 098 km dlouhé cestě vlévá „naše“ Labe do Severního moře. Ale s tím Labem, které známe z Hradce Králové nebo Děčína, ho rozhodně nepoměřujte ☺ Estuár (zaústění řeky) je dlouhý zhruba 100 km a dosahuje šířky 17 km. Plavba

běžnou lodí trvá okolo 3 hodin, katamarán je rychlejší a plavba s ním dobrodružnější. Helgoland je ostrovem bez aut a s výjimkami i bez kol.

Pro Helgoland jsou charakteristické červené skály, kterým dominuje Lange Anna, 47 m vysoký a 25 tisíc tun těžký skalní pilíř, jenž je pozůstatkem skalního oblouku, který se v květnu 1860 zřítil do moře. Na ostrově můžeme pozorovat přes čtyři sta druhů ptáků, například alkokouny, bahňáky, jespáky nebo tereje. Helgoland je skutečným ornitologickým rájem. Již v roce 1841 se na ostrov přistěhoval německý ornitolog Heinrich Gätker, který po padesáti letech práce (roku 1891) vydal knihu *Die Vogelwarte Helgoland*. Jeho následovník Hugo Weigold zde založil moderní vědeckou observatoř a sestrojil trychtýřovou síť pro odchyt ptáků (známou podle místa vzniku jako Heligoland Trap). Jako jeden z prvních také začal ptáky systematicky kroužkovat.

Další dominantou ostrova je 35 m vysoký železobetonový maják s cihlovým obložení. Jeho historie sahá až do 17. století. Současná stavba původně sloužila během 2. světové války jako protiletadlová věž, v roce 1952 byla přestavěna na maják. Válečná historie jinak poklidného ostrova je s ohledem na jeho strategickou polohu velmi zajímavá. Helgoland byl po převzetí Německou říší postupně přebudován v pevnost a stal se důležitou základnou německého císařského námonictva. V roce 1938 Němci zahájili projekt Hummerschere (Humří dráp), který měl za cíl zdvojnásobit rozlohu ostrova, rozšířit místní námořní základnu a vybudovat základnu leteckou. Po začátku 2. světové války však již projekt nebylo možné dokončit, protože stavba byla příliš zranitelná vůči náletům britského letectva. Stále zde ov-



Haffenstrasse s barevnými „humřími domky“ FOTO: KATEŘINA ROHOVÁ



Ochranná zeď u skalní věže Lange Anna je pozůstatkem projektu Hummerschere z doby 2. světové války.

FOTO: MICHAL ROH

šem byla instalována pobřežní dělostřelecká baterie. Po skončení války byl ostrov okupovaný Brity, pro které sloužil jako demoliční a cvičný areál. Jeden z největších nejaderných výbuchů historie nazvaný „British bang“ pak s použitím 7 tisíc tun munice 18. dubna 1947 trvale změnil ráz ostrovní krajiny.

Od roku 1892 byla na Helgolandu v provozu vojenská úzkorozchodná dráha (1 000 mm). Ta začínala u přístavních zařízení a obsluhovala mola vnějšího i vnitřního přístavu. Směrem na sever vedla trať kolem elektrárny přibližně k místu, kde se dnes nacházejí barevné „humří domky“. Točna umožňovala přístup k přístavišti a musely se tam nacházet i další vlečky. V provozu zde byla poměrně rozsáhlá flotila parních lokomotiv, podle některých zdrojů bylo kolejiště západního přístavu dokonce elektrifikováno. Vlevo pak vedly koleje od točny přes



Maják na ostrově Helgoland se pyšní nejsilnějším světlem na německém pobřeží Severního moře viditelným až do 28 námořních mil (více než 50 km).

FOTO: MICHAL ROH

strmý úsek s lanovkou procházející 180 m dlouhým tunelem do horní části ostrova. Zde byly drážkou obsluhovány dvě dvojité dělové věže ráže 30,5 cm. Bylo tu také depo pro lokomotivy. Dále na severovýchod bylo umístěno stanoviště hlavního velitele. Další odbočka vedla mírně na sever ke skladům; hlavní trať pokračovala vlevo, kolem baterie houfnic ráže 28 cm, do severní části Helgolandu, kde se nacházely další dělostřelecké pozice. Ty byly v podzemí propojeny tunely vybavenými rovněž kolejovými systémy k přepravě munice pravděpodobně o rozchodu 600 mm. Po 1. světové válce muselo být opevnění, včetně dráhy kvůli Versailleské smlouvě zlikvidováno. Veškerá demontážní opatření byla dokončena do července 1922. V roce 1934 byla dána do provozu další drážka o rozchodu 1 000 mm sloužící především při rozšiřování ostrova a výstavbě vojenské základny. Veškeré drážní zařízení bylo zničeno při náletech RAF a výbuchu v dubnu 1947, který měl zlikvidovat celý ostrov. Do dnešní doby se dochovalo pouze torzo kolejnic viditelných na molu v jižním přístavu. Také tunel je již zasypaný.

Neméně zajímavý je sousední ostrov Düne. Ten byl v minulosti s Helgolandem spojen rozsáhlými mokřady, mělčinami a písečnými dunami do jednoho celku. V roce 1720 však tento přírodní most zničila prudká bouře. Hitler jej chtěl znovu spojit s hlavním ostrovem a světe div se, v novém miléniu se myšlenka na zaspání průlivu mezi oběma ostrovy objevila znovu a na takto získaném území měly vyrůst hotely. Naštěstí občané i ekologové tento „nápad“ v referendu odmítli. A čím je Düne tak zajímavá? Je to díky početným koloniím tuleňů kuželozubých. Pozorování až 300 kg vážících jedinců nebo bílé „oděných“ mláďat nemá chybu. Na Düne jezdí z hlavního ostrova každou půlhodinu malá loď a na místních písčitých plážích se otužilejší jedinci mohou krásně vykoupat.

MICHAL ROH



V trase pozemní lanovky spojující spodní a horní část ostrova dnes vede cesta.

FOTO: KATEŘINA ROHOVÁ



Rodinka tuleňů kuželozubých na ostrově Düne FOTO: KATEŘINA ROHOVÁ