

Cargovák



Úvodní sloupek

Zamyšlení nad titulní fotografií

Z titulní fotografie červencového Cargováku měl fotograf Jan Šnábl určitě velkou radost a jejím poskytnutím udělal samozřejmě radost i nám a doufáme, že i všem našim čtenářům.

Snímek se z řady důvodů brzy stane historickým. Lokomotivy řad 122 a 123 jsou postupně nahrazovány modernějšími elektrickými lokomotivami – dnes jich je provozních již jen šest. Důvodem je nejen jejich stáří, ale i postupující zavádění výhradního provozu evropského vlakového zabezpečovače ETCS. Ten by měl být na tzv. pravobřežce, neboli trati z Nymburka přes Ústí nad Labem do Děčína zaveden v roce 2030, počítá se rovněž s modernizací této významné nákladní tepny, při které by mělo dojít i k přepnutí napájecí soustavy ze současných 3 kV ss na střídavých 25 kV.

Výrazně klesají i přepravy tříděného uhlí, které

16. června 2026 tvořily velkou část zátěže vlaku NEx 60141 z Mostu do Nymburka. Firma Havelka se sídlem v Křinci, pro kterou byly vozy určené, dnes patří k posledním větším prodejcům tříděného uhlí maloodběratelům. Pokles prodeje uhlí domácnostem má celou řadu příčin, z nichž nejvýznamnější je fakt, že domácnosti přecházejí na modernější zdroje vytápění, jejichž pořízení pomohly státní dotační programy.

I z letmého pohledu na fotografii je zřejmé, že brzy zanikne i další stavba, kterou je mělnické „pětikilo“, jak se slangově přezdívalo 500 MW bloku uhelné elektrárny Mělník III. Na snímku je dobře viditelná likvidace vnějšího opláštění kotle. V areálu vzniká fotovoltaická elektrárna, ve výstavbě je nové ZEVO – zařízení pro energetické využití odpadů.

A my se necháme překvapit, jak bude vypadat fotografie nákladního vlaku v těchto místech třeba za 5 nebo 10 let.

MICHAL ROH

Obsah

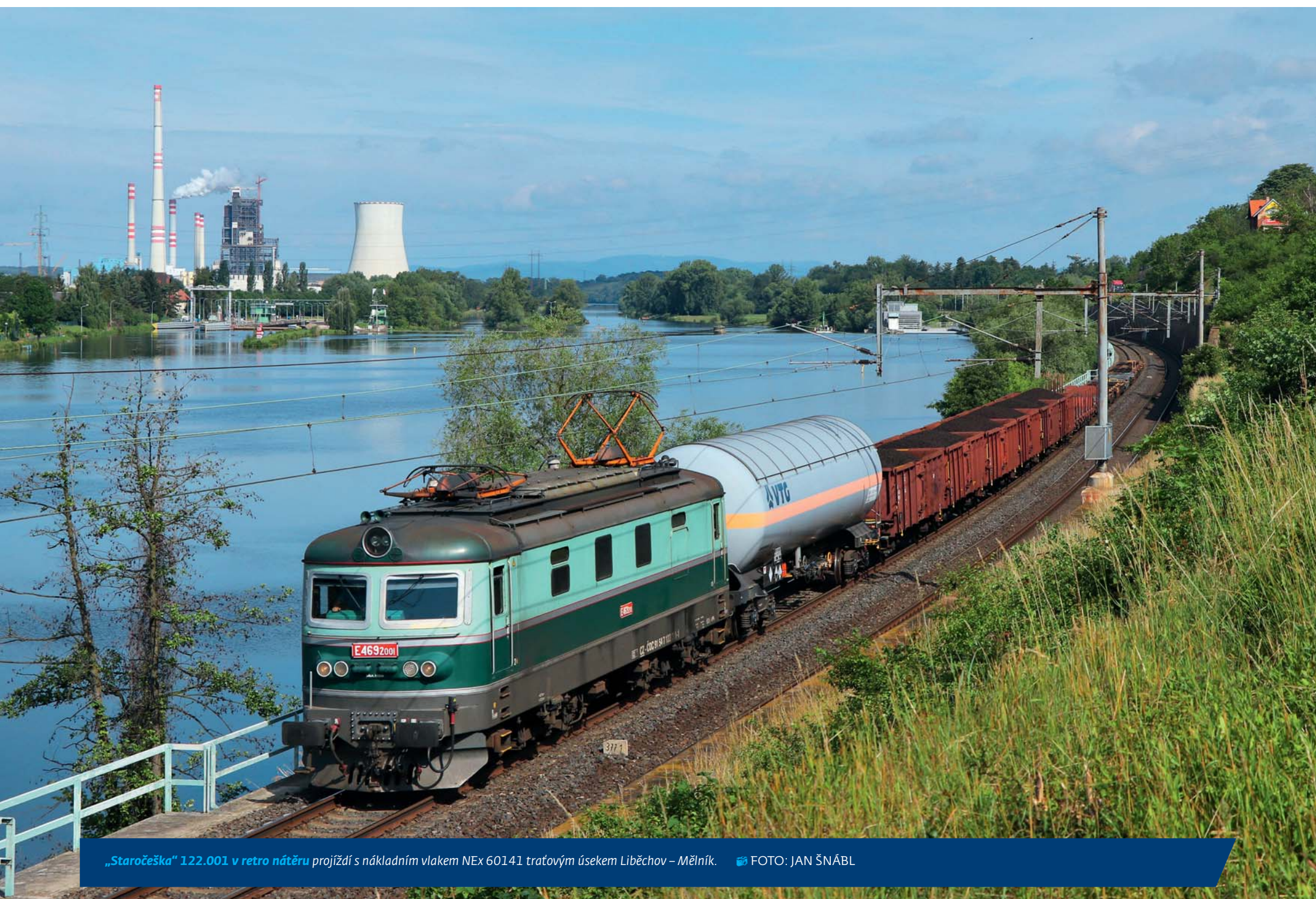
Náročná odklonová vozba

03 Léto je v plném proudu a s ním i celá řada stavebních akcí, které si kladou za cíl zlepšit stav železniční infrastruktury. Zatímco cestující lze při výlukách „posadit“ do autobusů náhradní dopravy, pro přepravu zboží je jediným řešením odklonová vozba. Odklonové vlaky se tak v uplynulých týdnech objevily mimo jiné na trati Kralupy nad Vltavou – Podlešín – Hostivice.



Přepravy dřeva ve Frýdlantském výběžku

04 Dřevo zaujímá významný podíl v portfoliu komodit přepravovaných ČD Cargo. Za první pololetí letošního roku jsme přepravili přibližně 1,3 mil. tun dřeva. Dnes se podíváme, jak se tato surovina odváží z Frýdlantského výběžku.



„Staročeska“ 122.001 v retro nátěru projíždí s nákladním vlakem NEx 60141 traťovým úsekem Liběchov – Mělník.

FOTO: JAN ŠNÁBL

ČD Cargo netáhne vlaky, ale lidé

N Novým personálním ředitelem ČD Cargo se k 1. červnu 2026 stal Ing. Josef Kreische. Ve společnosti není nováčkem — prošel řadou pozic od finanční a účetní oblasti přes personální specializaci až po vedení personálního oddělení a tajemníka vrcholových orgánů společnosti. Zná tedy firmu z mnoha úhlů pohledu, od čísel až po jednání představenstva. O to zajímavější je zeptat se ho, s jakou vizí do nové role vstupuje, jak vnímá uplynulé náročné období a kde čerpá energii pro každý další den. Povídali jsme si o prioritách, o lidech a o tom, proč je podle něj firemní kultura to, co rozhoduje.

► Jak se změnila vaše priority a pohled na HR po přechodu do role ředitele?

Asi největší posun u mě nastal ve vnímání priorit, kdy jsem přešel od jednotlivých agend k celku. Jako vedoucí oddělení jsem řešil hlavně to, aby fungovaly jednotlivé procesy. Jako ředitel musím především držet směr a ptát se, kam společnost jde, jaké lidi bude za tři roky potřebovat a co pro to musíme udělat dnes. Více strategie, více odpovědnosti za to, jak se rozhodnutí promítanou do každodenního života zaměstnanců. Zároveň jsem si přinesl jedno přesvědčení, které se nezměnilo: personální rozhodnutí se nedají dělat od stolu. Mám tu výhodu, že ČD Cargo znám z mnoha pozic a vím, jak vypadá běžný den lidí v provozu i nad čím přemýšlí představenstvo.

► Podílel jste se na výběrových řízeních na obsazení pozic ředitelů OPŘ (oblastních provozních ředitelství) a vedoucích PP (provozních pracovišť). Jak tato výběrová řízení hodnotíte a jaké z nich vyplynuly podněty do budoucnosti?

Hodnotím je velmi pozitivně, a to hlavně proto, že jsme je obsadili interními kandidáty. Pro mě je to potvrzení, že ČD Cargo má ve svých řadách schopné lidi, kteří jsou připraveni převzít odpovědnost. To je přesně to, o co v personální práci dlouhodobě usiluji, tedy vychovávat budoucí vedení zevnitř a ne ho drazě hledat venku. Zároveň z toho plyne jasný podnět, že v systematické přípravě lidí na vedoucí role musíme pokračovat a dál ji rozvíjet. Chci, aby výběrová řízení nebyla hledáním na poslední chvíli, ale výústěním dlouhodobé práce s talenty.

► Dost často lze zaslechnout, že restrukturalizace v oblasti zaměstnanců byla v loňském roce příliš razantní a nyní nám zaměstnanci v některých lokalitách chybějí. Jak to tedy je?

Rozumím, že to tak může z některých míst vypadat, ale na celkovou situaci je potřeba se podívat střízlivě. Restrukturalizace byla reakcí na ekonomickou situaci v evropské nákladní dopravě a byla nutná. ČD Cargo je dnes díky ní výrazně efektivnější a stojí na zdravějších základech. To, že dnes někde lidé chybějí, není důsledek toho, že bychom propustili příliš mnoho lidí, ale toho, že v některých lokalitách narostly objemy přeprav. Řešíme cíleným nábojem v řadě jednotek tam, kde jde o dlouhodobou a stabilní potřebu. Nárazové, nahodilé výkyvy pokrýváme vlastními silami. Záměrně se vyhýbáme tomu, abychom znovu nabírali do počtů, které by při příštím výkyvu byly opět nadbytečné. Štíhlé a zdravé ČD Cargo neznamená ČD Cargo bez rezerv, ale společnost, která nabírá uvážlivě a tam, kde to dává dlouhodobý smysl. A k tomu se hlásím. Zároveň platí, že na efektivitě se musí pracovat ne-



Ing. Josef Kreische FOTO: ONDŘEJ REKTOR

ustále; není to věc, kterou jednou vyřešíte a zařete.

► Co považujete za největší výzvu v řízení lidí ve firmě v následujících měsících?

Vidím tři velké úkoly. Tím prvním je nová personální strategie — ta stávající letošním rokem končí, takže ji musíme vyhodnotit a nastavit novou na další střednědobé období. To je práce, která určí směr na roky dopředu. Druhým je kolektivní vyjednávání o podnikové kolektivní smlouvě na rok 2027; chci ho vést tak, jak je mi blízko — otevřeně a s respektem k oběma stranám. A třetím, možná nejdůležitějším, je firemní kultura po náročném období. Když společnost projde restrukturalizací, je přirozené, že to zanechá stopy. Mým úkolem je obnovit důvěru a ukázat, že náročná rozhodnutí a slušný, férový přístup k lidem nejsou v rozporu.

► Jaké metriky a KPI budete sledovat, abyste vyhodnotil úspěšnost HR strategie v následujícím období?

Přiznám se, že nejsem člověk, který by věřil jen tvrdým číslům, to nejdůležitější v personální práci se totiž měří hůř, ale rozhoduje nejvíce. Chci se proto zaměřit hlavně na firemní kulturu, kvalitu komunikace a motivaci lidí. Zajímá mě, jestli zaměstnanci vědí, na čem jsou, jestli cítí, že se s nimi jedná férově, a jestli mají chuť odvádět dobrou práci. Druhou oblastí je flexibilita, tedy schopnost firmy i lidí pružně re-

agovat na to, co provoz zrovna potřebuje. A do třetice talent management a rozvoj vedoucích zaměstnanců: jak se nám daří připravovat lidi na vyšší role a obsazovat vedoucí pozice zevnitř. Samozřejmě budu sledovat i tvrdá data jako fluktuaci nebo dobu obsazení pozic, ale beru je spíš jako teploměr. Skutečným cílem je ČD Cargo, kde lidé chtějí zůstat a růst.

► Nová pozice vyžaduje určitě velké pracovní nasazení. Jakým způsobem čerpáte síly a relaxujete? Největší dobíječka jsou pro mě moje děti. Mám dvouletou holčičku a šestiletého kluka. Volný

čas se snažím trávit s nimi a hlavně s nimi být opravdu přítomný; nejen tělem, ale i hlavou, vypnout pracovní starosti a být skutečně u toho. Když to jde, spojuji to s tím, co mě baví — cestováním a sportem, ideálně tak, aby si to užila celá rodina. A když si chci odpočinout po svém, rád si přečtu knížku nebo poslechnu podcast. Člověk si pak srovná myšlenky a do práce se vrací s čistou hlavou.

Děkuji za rozhovor

MICHAL ROH

Personální a organizační změny

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 460. zasedání konaném dne 19. května 2026 rozhodlo:

- ke dni 30. června 2026 odvolat Ing. **Tomáše Pauluse** z pracovní pozice ředitele odboru interního auditu a compliance (O17) generálního ředitelství ČD Cargo
- s účinností od 1. července 2026 obsadit do pracovní pozice ředitele odboru interního auditu a compliance (O 17) generálního ředitelství ČD Cargo Ing. **Josefa Medka**
- ke dni 31. května 2026 odvolat Mgr. Anetu Miklášovou z funkce zastupující příslušné osoby dle zákona č. 171/2023 Sb., o ochraně oznamovatelů
- ke dni 30. června 2026 odvolat Ing. **Tomáše Pauluse** z funkce zastupující příslušné osoby dle zákona č. 171/2023 Sb., o ochraně oznamovatelů
- ke dni 1. června 2026 jmenovat Ing. Josefa Medka do funkce zastupující příslušné osoby dle zákona č. 171/2023 Sb., o ochraně oznamovatelů
- ke dni 1. července 2026 jmenovat Ing. Petra Hrona do funkce zastupující příslušné osoby dle zákona č. 171/2023 Sb., o ochraně oznamovatelů

Výluka do Kladna-Dubí

Železniční trať spojující Kralupy nad Vltavou s Kladnem patří k nejstarším parostrojním železnicím na našem území. Postavena byla společností Buštěhradské dráhy a jejím primárním posláním byla přeprava černého uhlí z kladenských dolů a výrobků kladenských hutí k vltavsko-labské vodní cestě a k trati Severní státní dráhy.

První nákladní vlaky se po cca 20 km dlouhé trati rozjely na podzim 1855. Ukončeny byly ve stanici Staré Kladno a až v roce 1872 došlo k dokončení pokračování tratě přes Kladno-Ostrovce do stanice Kladno-Vejhybka (dnes Kladno). Trať byla projektována jako dvoukolejná, ale k výstavbě druhé

koleje nakonec nedošlo. Kladno bylo v té době jedním z nejvýznamnějších průmyslových center českých zemí.

Po změně politicko-ekonomických poměrů v polovině devadesátých let minulého století došlo k postupnému útlumu výroby v největším hutním komplexu POLDI SONP, včetně ukončení výroby v moderní elektroocelárně v Dříní. V roce 2002 byla ukončena i těžba černého uhlí na Kladensku. Z tehdejšího hutního komplexu zůstala dodnes v provozu pouze sochorová válcovna, kterou v roce 1998 převzaly Třinecké železářny, jeden z nejvýznamnějších zákazníků ČD Cargo. Trať z Kralup nad Vltavou do Kladna-Dubí, ve které je předávací kolejiště vlečky Třineckých železáren, si tak dodnes zachovala svůj význam pro



nákladní dopravu. Jakékoliv přerušení provozu na ní tak představuje významný logistický problém.

K úplnému přerušení provozu na této trati došlo v letošním roce od 26. května do 4. července. Takto dlouhá výluka si vyžádala důkladnou přípravu a přijetí adekvátních opatření tak, aby nedošlo k ohrožení výroby v již zmíněném podniku. Omezen nesměl být ani provoz teplárny v Kladně, jejíž zásobování uhlím má však na starost jiný železniční dopravce. Jako odklonová byla zvolena trasa z Kralup nad Vltavou přes Podlešín, Středokluky a Hostivici do Kladna-Dubí. Podíváme-li se na mapu, zjistíme, že jsou zde hned dvě úvratě. Jednalo se proto o provozně náročné řešení, které nám přiblíží Marie Košťálová, vedoucí provozního pracoviště Beroun: „Odklonová trasa přes Podlešín a Hostivice pro nás znamenala prodloužení jízdní doby z obvyklých zhruba 30 minut až na 2–4 hodiny. Bylo také nutné zajistit dostatečný počet hnacích vozidel pro náročnější traťové poměry a upravit směny i nástupy vedoucích posunu, vozmistrů a strojvedoucích. Velké nároky byly kla-

deny také na koordinaci a komunikaci mezi dispečery, vozovými disponenty a vedením pracoviště. Ve stejném období jsme navíc řešili odvoz těžkých a dlouhých vlaků se struskou z Kladna-Dubí, které nebylo možné odvézt najednou. Proto jsme se snažili maximálně využít každou trasu a v obou směrech převézt co největší počet vozů.“ Odklonem jelo 30 ložených vlaků z Třince do Kladna-Dubí. Prázdný jel uceleně z Kladna-Dubí do Třince odklonem jen jeden vlak. Všechny ostatní prázdné vozy byly spolu s další zátěží, například železným šrotem nebo struskou, z Kladna-Dubí odvezeny manipulačními vlaky. Těch bylo téměř 60.

„Díky obrovskému nasazení zaměstnanců a velmi dobré spolupráci všech profesí se podařilo zajistit plynulou přepravu i během této těžké výluky,“ uzavírá popis této akce Marie Košťálová. A my dejme, že díky úspěšné realizaci odklonové vozby jsme opět zákazníky přesvědčili, že jsme spolehlivý dopravce, který si dokáže poradit i s náročnými situacemi.

MICHAL ROH



Odklonový vlak Pn 64002 vyfotografovaný 13. června 2026 před stanicí Středokluky. V tento den se jeho vozby ujaly lokomotivy 753.753 + 753.755, kterým na postrku pomáhala dvojice modernizovaných „kocourů“ 742.746 + 742.786,..... FOTO: JAROSLAV MĚŘÍNSKÝ



.... které po úvratí ve stanici Hostivice stanulo v čele vlaku. Na snímku z pozdního odpoledne vlak projíždí stanicí Jeneč dosud vybavenou mechanickými návěstidly. FOTO: JAROSLAV MĚŘÍNSKÝ

Zajímavosti z provozu



Rozšíření terminálu kombinované dopravy v Přerově

Dne 10. června 2026 se obchodní manažeři ČD Cargo zúčastnili slavnostního otevření nové části terminálu kombinované dopravy společnosti Rail Cargo Operator (RCO) v Přerově. Ten je hlavním terminálem skupiny Rail Cargo Group na Moravě. Modernizace, kterou částečně zaplatila evropská dotace, vyřešila hlavně nedostatky manipulačních ploch a omezený přístup k některým kolejím. V Přerově rozšířili plochu o 17 100 m², čímž se celková plocha zvětšila na zhruba 36 000 m², což je té-



měř dvojnásobek její velikosti. S kapacitou přibližně 3 000 TEU umožní terminál kvalitnější manipulaci se zásilkami, zvýšenou frekvenci vlaků a tím i větší flexibilitu pro zákazníky nákladní dopravy.

ČD Cargo s RCO dlouhodobě spolupracuje, zajišťuje mimo jiné dopravu zásilek mezi terminály v Mělníku a Přerově.

Postrková služba v Choťovicích

Ještě v nedávné minulosti existovala na síti Správy železnic celá řada úseků, ve kterých byla plánována stálá postrková služba. Jejich

počet klesá v důsledku nasazování výkonnějších lokomotiv a také přesměrování nákladních vlaků na sklonově příznivější tratě. Jedním z úseků se stálou postrkovou službou byl úsek Choťovice – Převýšov na jednokolejné trati vedoucí z Velkého Oseka přes Hradec Králové do Týniště nad Orlicí a Chocně. Ačkoliv trať vede jen mírně zvlněnou krajinou, stoupání zde dosahuje hodnot až 10 promile. Postrk byl veden jako nezavěšený až do kilometru za stanicí Převýšov. Od 1. července 2022 však byly nezavěšené postrky zakázány a postrkové lokomotivy tak odstupují z vlaku až ve stanici Chlumec nad Cidlinou.

V podstatě jedinými vlaky, které dnes v úseku Choťovice – Převýšov potřebují postrkovou lokomotivu, jsou vlaky s uhlím ze severních Čech



do elektrárny Opatovice nad Labem. Jedná se o jeden až dva páry vlaků denně sestavených z 15 vozů řady Sggrs a dosahujících hmotnosti přes 2 400 tun (bez lokomotivy). Vedeny jsou zpravidla některým z „es“ SOKV Ústí nad Labem. Protože ve stanici Choťovice již není stálá postrková lokomotiva, je pro postrk „Opatovic“ vždy využita některá z volných lokomotiv, které jsou k dispozici v Nymburce. Může to být některá z dosluhujících „staročesek“, další „eso“ nebo také různé diesellové stroje. Například ve čtvrtek 18. června 2026 pomáhalo vlakovému „esu“ 363.259 dvojice modernizovaných lokomotiv 742.735 + 742.738. Na snímku Petra Kadeřávka je odpolední Nex 54246 zachycen před vjezdem do Chlumce nad Cidlinou.

MICHAL ROH



Přepravy bateriových úložišť



V průběhu měsíce června se na železnici objevily vlaky s poměrně netradičním nákladem.

Pro zákazníka Innosped jsme zajistili přepravu ucelených vlaků ložených bateriovými úložišti a dalším příslušenstvím mezi kontejnerovými terminály v Paskově (PKP Cargo International) a Obrnicích (UPLINE CZ).

Jde o přepravu zařízení pro energetické úložiště, které společnosti skupiny Czech Energy Parks budují v Tušimicích. Jejich dodavatelem je bohumínská společnost GAZ Energy, sídlící v areálu Bochemie, která se stala již zavedeným výrobcem těchto zařízení (obecně označovaných jako BESS – Battery energy storage systems). Firmy ze skupiny Czech Energy Parks chtějí u Tušimic poblíž Kadaně na Chomutovsku instalovat zařízení s výkonem 200 megawattů a celkovou kapacitou 400 megawatthodin (MWh). Tato čísla odpovídají desetinásobku největších již hotových bateriových úložišť v Česku. Stavba má být hotová do konce letošního roku. Samotné baterie jsou uloženy ve standardizovaných kontejnerech o délce šesti metrů. Do každého se vejdou bateriové moduly o výkonu 2,5 MW a kapacitě 5 MWh. Vlastníkem pozemků, na kterých by mělo úložiště vyrůst, je firma PDL transformation, která rovněž

patří do skupiny Czech Energy Parks. Firma PDL transformation v lokalitě „Na Sahaře“ východně od Kadaně staví i 400 kV rozvodnu, k níž bateriová úložiště připojí.

S ohledem na očekávaný dynamický rozvoj této technologie bateriových úložišť představuje jejich přeprava pro železnici značný potenciál. Zatím je však využívána pouze ojediněle. V případě již realizovaných přeprav se jednalo o převoz konstrukce s rozměry standardizovaného 20stopého kontejneru, ovšem o hmotnosti 42 t, která neumožňuje ložení na běžném kontejnerovém voze. Z tohoto důvodu



Vykładka bateriových úložišť v terminálu Obrnice



Pro přepravu bateriových úložišť byly využity vozy řady Smmps ČD Cargo.

byly pro přepravu použity čtyřnápravové vozy řady Smmps ČD Cargo určené pro přepravu těžkých vozidel nebo objemnějších kusových zásilek. Vozy bohužel nejsou osazeny úchytnými trny pro uložení intermodálních jednotek, takže náklad musel být upevněn popruhy zachycenými do háků na bočnicích vozu. Obchodní případ bylo nutné projednat jako mimořádnou zásilku. V blízké budoucnosti by však vozy Smmps mohly být nahrazeny speciálními InnoWaggony se standardním uložením na úchytné trny, které by výrazně zjednodušily připravované přepravy bateriových úložišť do zahraničí.

První 18vozový vlak byl vypraven 5. června 2026 a prozatím z kontejnerového překladiště v Paskově odjely 2 vlaky s celkem 33 vozy. V přípravě jsou další přepravy, a to i do zahraničí. Jak již bylo řečeno, přepravy organizuje přerovská společnost CC – construction & consulting ve spolupráci s firmou InnoSped. Dopravcem v elektrické trakci je ČD Cargo, first mile neelektrifikovaný úsek z terminálu do Ostravy-Kunčic zajišťuje společnost PKP CARGO INTERNATIONAL, která jako provozovatel paskovského terminálu provádí i upevnění nákladu na vozy.

MICHAL ROH
FOTO: ARCHIV INNOSPED

Manipulační vlaky ve Frýdlantském výběžku



V období kůrovcové kalamity (od roku 2018) se nejen na Liberecku rozjela rozsáhlá těžba dřeva. Nyní těžba v České republice pokračuje též, ale již v menší intenzitě.

Konkrétně na Frýdlantsku se pro nakládku vytěžené kulatiny využívá hned několik stanic, a to Raspenava, Frýdlant v Čechách, Višňová a Nové Město pod Smrkem. Ne všechny železniční stanice však po modernizaci poskytují dostatečnou kapacitu pro potřebnou nakládku, a tak se využívají pro nakládku ve své podstatě všechny tarifní body. Určitou alternativou je i stanice Mníšek u Liberce, která se nachází již na jižní straně Jizerských hor a primárně tedy slouží k nakládce dřeva ze strany „od Liberce“. Železniční stanice Mníšek u Liberce prošla v roce 2024 modernizací, na kterou hned navázala oprava místních komunikací v obci, čímž dostala železniční nákladní doprava pomyslnou „stopku“ na další rok. Po přečtení prvních řádků tohoto článku se zdá

cyklus těžba – nakládka – odvoz bezproblémový, avšak opak je pravdou. Zatímco stanice Raspenava a Frýdlant v Čechách nejsou kapacitně uzpůsobeny na nakládku více vozů (v minulosti při modernizaci došlo k úpravám a zkrácení manipulačních kolejí), stanice Nové Město pod Smrkem kapacitně splňuje určitý standard délky manipulační koleje a plochy okolního manipulačního prostoru. Určitý problém však nastává v případě okolní nebezpečné manipulační plochy, která v poslední době odolávala náporu při nakládce dřeva a sloužila také k dalším účelům při výlukové činnosti, například pro deponování stavebního materiálu. V roce 2025 byla plocha vyhlášena jako nevyhovující a tím zde skončila i nakládka vytěženého dřeva. V jediné asi nejlépe položené a kapacitně vyhovující stanici ve Frýdlantském výběžku.

Nakládka dřeva na železniční vozy se tedy přesunula z Nového Města pod Smrkem do Frýdlantu v Čechách, Raspenavy a Višňové. Určitou zajímavostí je (byla) nakládka dřeva na vlečce v Hajništi, která jinak cca 2x za rok slouží pouze



Dvojice „elektronů“ 743.007 + 743.008 křižuje ve stanici Nové Město pod Smrkem s osobním vlakem ČD vedeným motorovým vozem 814.193.

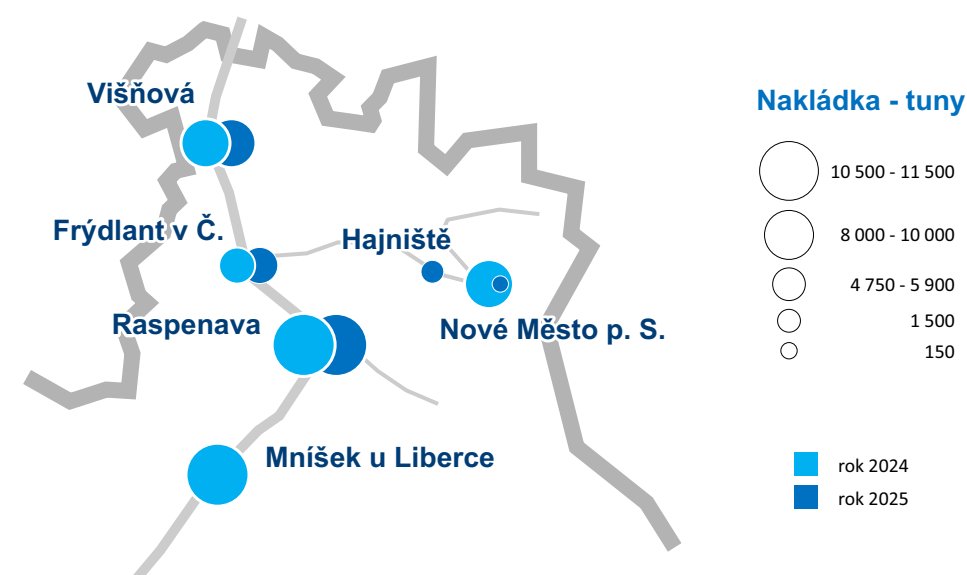
pro realizaci zvláštních přeprav munice. Tato vlečka bohužel není úplně vyhovující a nemůže tak nahradit sousední stanici Nové Město pod Smrkem. Od 1. června 2026 je z důvodu nevyhovujícího stavu plochy u manipulační koleje vyloučena nakládka dřeva ve stanici Višňová. Zde byla nejprve vyloučena část manipulační koleje ze směru Frýdlant, čímž byl posun možný pouze od Černous. Následně z důvodu nevyhovujícího manipulačního prostoru byla nakládka v této stanici zcela zrušena. Jedním

z argumentů zástupce obce byl fakt, že silniční vozidla znečišťují prostor obce, což při pohledu do mapy může být poněkud diskutabilní, neboť stanice Višňová leží na samém okraji stejnojmenné obce. Jako alternativa se tedy „vrací do hry“ stanice Nové Město pod Smrkem, kde byl prostor alespoň provizorně upraven vlastními prostředky lesní společnosti, čímž se opět po téměř dvou letech vrací manipulační vlaky do tohoto města pod Smrkem.

TEXT A FOTO: NT



Manipulační vlak Mn 84001 projíždí na své cestě z Frýdlantu v Čechách do Liberce úsekem Oldřichov v Háji – Mníšek u Liberce.



Nakládka dřeva ve Frýdlantském výběžku v letech 2024 a 2025 MAPA: MILAN KOSKA

Poděkování za všímavost a profesionalitu v každodenním provozu



Vážené kolegyně, vážení kolegové!

Myslím, že nemusím opakovat, že železniční provoz je velice složitý systém a za každým bezpečně odvezeným vlakem stojí řada správných rozhodnutí, vysoká míra odbornosti a schopnost včas rozpoznat a řešit potenciální rizika. Právě tyto zdánlivě běžné okamžiky často rozhodují o tom, zda bude provoz probíhat bezpečně a plynule. Zvláště náročné je okamžité rozhodování a chování v mimořádných situacích, kdy pohotová reakce, všímavost a odpovědný přístup mohou přispět k předcházení nehodám, zabránění vysokým škodám na majetku a často i k záchraně toho nejcennějšího, lidského života. Rád bych proto využil tento prostor k uvedení několika příkladů z provozní praxe, které si zaslouží pozornost a mohou být inspirací pro nás všechny.

- Dne 20. září 2025 prováděl ve stanici Kolín strojvedoucí **Luboš Moravec** (PLČ Nymburk) posun se soupravou od vlaku 84252. Při jízdě posunového dílu z koleje č. 36 na kolej č. 18 zpozoroval přibližně 20 metrů před HDV lom a vybočení jazyka výhybky č. 123. Za použití rychločinného brzdění zastavil před místem lomu a událost neprodleně nahlásil dispečerovi CDP Praha. Po vyřešení situace následně pokračoval v posunu na kolej č. 18 mimo poškozenou výhybku.
- Dne 25. září 2025 odjížděl strojvedoucí **Marián Hošek** (PLČ Olomouc) s HDV 363 241-1 ze stanice Ostrava-Kunčice jako Lv 72547 ve směru ke stanici Ostrava-Bartovice. Při odjezdu na návěst dovolující jízdu vjel strojvedoucímu do postavené vlakové cesty posunující MUV SŽ. Díky včasné reakci strojvedoucího Hoška došlo k zastavení lokomotivního vlaku ve vzdálenosti cca 30 metrů od posunujícího dílu SŽ a tím k zabránění újmy na zdraví všech zúčastněných a materiálních škod.
- Dne 10. října 2025 projížděl vlak 62123 pod vedením strojvedoucího **Jakuba Michálka** (PLČ Havlíčkův Brod) přes zastávku Brno-Lesná. Při jízdě kolem nástupiště pan strojvedoucí zaregistroval na samém kraji stojící osobu, která nijak nereagovala na okamžité dávanou návěst „Pozor“. Následně došlo k použití rychločinného brzdění a ve vzdálenosti zhruba 5 metrů od vlaku se daná osoba prudce vyklonila do průjezdného profilu zastavujícího vlaku. Po zastavení vlaku informoval strojvedoucí Michálek o události výpravčí a ústřed-



Martin Svojanovský

ního dispečera ČD Cargo. Poté se vydal podél vlaku a na zastávce objevil zmíněného člověka ve značně podnapilém stavu. Ten mu sdělil, že si úmysl sebevraždy na poslední chvíli rozmyslel. Po domluvě s výpravčí pak vyčkal s tímto člověkem na příjezd hlídky Policie České republiky, která si jej převzala.

- Dne 14. října 2025 stál strojvedoucí **František Porazík** (PLČ Cheb) s vlakem na 5. staniční koleji ve stanici Planá u Mariánských Lázní, když jej telefonicky kontaktoval dispečer CDP Praha. Ten mu oznámil, že ze stanice Mariánské Lázně ujíždí směrem na Planou u Mariánských Lázní samostatný nákladní vůz řady Es („malý uhlák“). Dispečer CDP následně požádal pana Porazíka a jeho kolegu, strojvedoucího Vojtěcha Bínu z PLČ Plzeň, který stál s vlakem na sousední staniční koleji, aby na manipulační kolej č. 13 položili zarážky. Na této koleji byla přibližně v její polovině odstavena skupina vozů Giga-wood naložených dřevem. Ujíždějící vůz následně na položené zarážky najel, přičemž došlo ke snížení jeho rychlosti z přibližně 50 km/h na 10 až 15 km/h. Poté vůz narazil do odstavené soupravy vozů. Po zastavení vozu jej strojvedoucí zajistili zarážkami proti dalšímu pohybu a vyčkali příjezdu složek IZS a vyšetřujících.

- Dne 22. prosince 2025 vedl strojvedoucí **Michal Svatý** (PLČ Mladá Boleslav) vlak 64201. Mezi zastávkou Proboštov a stanicí Krupka-Bohosudov spatřil ženu stojící v průjezdném průřezu tratě. Okamžitě použil rychločinné

brzdění a očekával střet, načež mu žena zmizela ze zorného pole. Po zastavení vlaku a ohlášení události se pan strojvedoucí vydal zjistit situaci. Přibližně v polovině soupravy našel ženu sedící na náspu. Žena měla potřhané oblečení, byla ve špatném psychickém stavu a strojvedoucímu sdělila, že ji projíždějící vlak odfoukl z kolejiště a následně upadla do tratě. Pan Svatý se poté až do příjezdu složek IZS snažil ženu uklidnit a udržet ji na místě, neboť se opakovaně pokoušela odejít. Následně ji předal do rukou záchranářů.

- Dne 9. dubna 2026 odjížděl strojvedoucí **Tomáš Kuchař** (PLČ Ostrava) z 3. koleje stanice Karviná hl.n. s vlakem 53523, když spatřil na zhlaví 2. koleje fyzickou potyčku dvou osob.

Okamžitě se proto spojil s CDP Přerov a situaci ohlásil. Dispečer CDP Přerov následně zastavil prostřednictvím GSM-R veškerý provoz v oblasti včetně blížícího se R 342, který směřoval přímo k místu konfliktu.

- Dne 14. dubna 2026 v 15:35 vznikla ve stanici Ostrava hl. n. (levé nádraží) mimořádná událost, při níž z koleje č. 429 ujela skupina 20 drážních vozidel. Následným šetřením bylo zjištěno, že posunovač zálohy 3OH pan **Milan Lukeš** svým duchapřítomným jednáním zabránil vzniku dalších možných škod, když zastavil nekontrolovanou jízdu ujeté skupiny drážních vozidel utižením ruční brzdy na prvním voze této skupiny.
- Dne 25. května 2026 zjistil při probíhajícímu posunu strojvedoucí **Radek Havel** (PLČ Cheb) zahoření zpuchřelého měchu vypružení HDV 210 066-7. Zahájil proto hasební práce, kdy použil 2 hasící přístroje z výbavy HDV a přivolal HZS. Ti následně zajistili dohašení požáru a eliminovali další potenciální škody.

Všem výše uvedeným kolegům patří velký dík za jejich profesionální jednání a příkladný přístup. Zároveň je však nutné dodat, že se jedná skutečně jen o výběr z mnoha případů a velký dík patří i dalším kolegyním a kolegům, kteří se duchaplně a odvázně zachovali v podobných situacích. Jako člen představenstva odpovědný za provoz si toho velice vážím. Právě každodenní práce provozních zaměstnanců a jejich odpovědný přístup k plnění pracovních povinností představují jeden z nejdůležitějších pilířů kultury bezpečnosti ČD Cargo, a.s.

MARTIN SVOJANOVSKÝ
ČLEN PŘEDSTAVENSTVA POVĚŘENÝ
ŘÍZENÍM PROVOZU



Nová aplikace Normy: přehlednější přístup k interní dokumentaci



Od 1. července 2026 došlo v ČD Cargo k důležité změně v oblasti práce s interními normami a dokumentací. Pro všechny zaměstnance se otevírá nová aplikace Normy, která přináší modernější, přehlednější a centralizované prostředí pro správu i vyhledávání interních dokumentů.

Spuštění **aplikace Normy** představuje další krok v digitalizaci a zefektivnění práce s interní dokumentací v ČD Cargo. Zaměstnanci získávají moderní nástroj, který jim umožní mít všechny důležité normy i související dokumenty přehledně na jednom místě – kdykoli a odkudkoli.

Jedno místo pro všechny normy

Aplikace Normy je dostupná na portále ČD Cargo a lze ji snadno otevřít z rozcestníku aplikací nebo pomocí vyhledávání. Nově funguje jako **hlavní úložiště interních norem (IN)** a nahrazuje původní registr v prostředí MS SharePoint, který byl převeden do archívy.

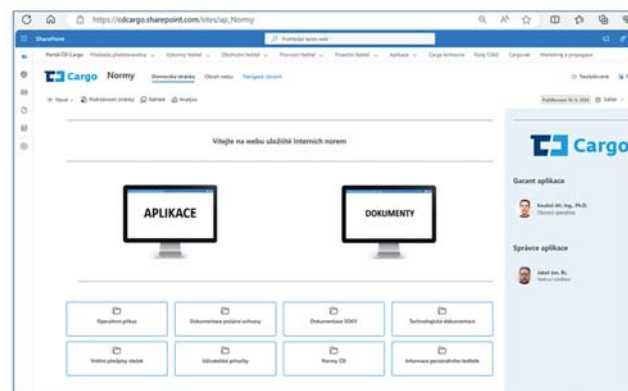
Hlavním cílem je sjednotit řízenou dokumentaci společnosti do jednoho intuitivního prostředí, které odpovídá systému tvorby

a správy interních norem uvedených v IN OR-1-A-ČDC-EU Systém a tvorba interních norem.

Co v aplikaci najdete

Aplikace Normy nabízí strukturovaný přístup k dokumentům podle jejich typu i tematického zaměření uvedených v záložkách:

- **APLIKACE** – vstup do prostředí **mEKN (elektronická kniha normálí)**;



- **DOKUMENTY** – uložené mimo jiných **Základní řídicí akty, Politiky, Interní normy (IN)** – směrnice a metodické pokyny (řady BS, EK, KV, OR, PER, PP, PT) vše z **Knihy pravidel** – adresáře v EKN;

- Prostor pod čarou obsahuje **další dokumentaci** – například technologické postupy, provozní řady, materiály SOKV či MPBP, operativní příkazy...

Všechny dokumenty jsou veřejně přístupné obdobně jako v původním registru, nově však v modernějším a uživatelsky přívětivějším prostředí.

Jak to bude s EKN a mEKN?

Zavedení aplikace Normy **nemění způsob seznamování s normami** – ten i nadále probíhá prostřednictvím aplikace EKN, resp. její mobilní verze mEKN.

Pokud však některou normu v EKN nenajdete, neznamená to, že neexistuje. Pravděpodobně není určena ke konkrétnímu seznámení pro vaši pracovní pozici a je dostupná právě v aplikaci **Normy**, a to včetně všech příloh.

VLADIMÍRA VEJVODOVÁ

Titan Desert Morocco

Cyklistice se náš zaměstnanec Honza Jelínek věnuje už řadu let. Tour de France ho neláká, ale v letošním roce se zúčastnil jiného cyklistického závodu, a to Titan Desert Morocco.

► **Honzo, co si pod názvem Titan Desert Morocco máme představit?**

Název Titan Desert Morocco v sobě spojuje extrémní lidskou vytrvalost s drsnou africkou přírodou. Jedná se o extrémní etapový závod v Marockém vnitrozemí a poušti, kde to v číslech ukazuje 6 dní, 600 km a 6 000 m převýšení. K tomu je potřeba přidat extrémní horko, sucho a v noci pro změnu chladno. Titan je považován za jeden z nejprestižnějších a nejnáročnějších etapových závodů na horských kolech na světě.

► **Jak náročná je příprava na takový závod a co vše obnáší? Musel si nějak změnit třeba stravovací návyky? Přizpůsoboval sis kolo?**

O závodě jsem se dozvěděl z internetového článku, kde byl napsán titulek: „Ondřej Fojtík vás zve na etapový závod do Marocké pouště“, na konci článku byl kontakt na Ondru, tak už zbývalo si dodat odvahu a ozvat se mu ☺. Následně se všechno začalo dít hrozně rychle, jelikož standardní příprava trvá přibližně půl roku, já na to měl asi 2,5 měsíce, takže udělat kompletní vyšetření, rozbor krve a k tomu jsem dostal asi milion dalších informací, které jsem ani netušil, že existují. Postupně, jak se začalo s přípravou pod vedením Ondry, to do sebe začalo všechno zapadat, že tohle ovlivňuje tohle

a tamto zase ovlivňuje to druhé. Je totiž velký rozdíl se připravit na jednodenní závod a na závod, kde jsi šest dní v kuse pod tlakem, a to hlavně psychickým, ne nadarmo je to závod spíš o hlavě než o fyzickém předpokladu, i když ten je k tomu taky potřeba.

Změna byla kompletní, než jsem doposud znal, strava, doplňky, trénování, kde z toho 90 % byl jen trenažér, všechno zaměřené hlavně na vytrvalost a schopnost fungovat několik dní po sobě. Různé intervaly podle wattů, tepovky a kadence. Nebylo to vždy zábavné, ale právě tam vznikala základ celá příprava. Člověk si nemá kde odpočinout, musí pořád šlapat a držet výkon. Kolo jsem nemusel ani moc upravovat, pouze po konzultaci s lidmi, kteří mají už větší zkušenosti, jsem dal lepší brzdy a jiné pláště, jinak byla výbava standardní, tady byla vlastně změna nejmenší a musím říct, že jsem byl hodně překvapený, co to kolo všechno vydrželo bez ztráty kytičky.

► **S jakými pocity jsi stál na startu takového náročného závodu? Jak to celé probíhalo?**

Upřímně jsem ani nevěděl, jaké pocity mám očekávat, byl to vlastně první závod, který jsem kdy jel a rovnou jsem zvolil tu extrémní verzi ☺. Určitě tam byla nervozita, jestli ten trénink stačil, dal jsem tomu všechno?? Mohl jsem udělat ještě víc?? Ale motivace byla velká, postavit se na start a prostě to dokončit až do cíle. A to se povedlo, za což musím taky poděkovat svému kamarádovi (bláznovi) Honzovi Tejnovi, který do toho šel se mnou a celou dobu jsme si byli oporou, a to taky dělalo hodně. Sice



v poslední etapě jsme se rozdělili, ale už večer jsme si to řekli, že jestli k tomu dojde, tak jedeme každý sólo až do cíle.

Průběh závodu má šest dní podobný rytmus. Ráno budiček veselým moderátorem v šest, snídaně, hygiena, převlíkačka, odevzdat zavazadla do nákladáku a nástup na start. Etapy mají kolem sta kilometrů, občerstvovačky jsou pravidelně rozmístěny a etapa zabere od tří do deseti hodin šlapání. Pak se najíte, jídlo je pestré, rozumně sportovní a je ho dost pro všechny. Umyjete kolo, sebe, odfrknete si, večer je rozprava o další etapě, večere a jde se spát.

Všechno je jinak v hlavě. Rytmus akce moc nedovolí myslet na cokoliv kromě závodu, spím jak špalek, baštím, jak říkal trenér, hodně piju a šlapu volně, abych mohl jet pořád a nedošla zbytečně síla. Každý den vypadá trochu jinak. První dvě etapy jsou horské, trasy pestré, výhledy dechberoucí, krajina liduprázdná. Další dvě etapy jsou skoro bez převýšení, ale dají zakusit poušť, která má mnoho podob. Představoval jsem si to jako písek, ale je to jinak. Chvilí je povrch žlutý, chvilí bílý, někdy uhně černý, jindy jak jantar. Někdy jsou všude kameny, někdy se povrch boří, jindy je pevný. Někdy s kolem mlátí jak sbíječka, jindy je to jak asfalt. Prostředí je k mému údivu velmi pestré a pořád se mění. I na Sahaře je velmi živo, plno mravenců, brouků, kdejakých malých příšerek, tutam dromedár.

Do Maroka nás nakonec odletělo jedenáct Čechů. Parta, kterou dal dohromady Ondřej. A musím říct, že opravdu skvělá parta.

► **A jaké byly pocity, když jsi úspěšně dosáhl cíle?**
Pocity po dokončení asi nejdou úplně popsat,

ale nedokázal jsem si to vůbec představit, že tady budu stát na startu a za šest dní přes to všechno dojeď do cíle, kde to z vás najednou všechno opadne a mám v sobě vítězství, že jsem to prostě dokázal a můžu být na sebe hrdý a zařadit se mezi další Titány, kteří to dokončili. Byla to cesta, která vás naučí pokoře, vytrvalosti a také vděčnosti – za to, co vaše tělo dokáže, za lidi, kteří vás provázejí, za možnost zažít něco tak výjimečného.

Určitě velký dík patří Ondrovi a ostatním klukům za všechny rady, pomoc a podporu, která si myslím byla vzájemná. Je to zároveň takový střet s realitou, že i když si člověk myslí, že dělá dost, tak tady zjistí, že se dá dělat ještě víc. Konkurence tam byla velká a je to vlastně další motivace se zkusit posunout dál.

Touto cestou bych chtěl poděkovat i ČD Cargo za finanční podporu mé účasti v tomto náročném závodě.

► **Nějaká další meta?**

Další meta určitě nějaká bude, teď aktuálně to byl závod MTB Drásal, pak další dva menší závody a jeden závod na dva dny.

Co se týká roku 2027, to je ještě daleko, ale třeba Cape Epic by byla hodně velká meta, ale v tuhle chvíli to není na pořadu dne, i když si stačí říct jednoduchou otázku: Proč vlastně ne? Člověk si má dávat výzvy a jak bylo napsané v tom článku na začátku: Přijměte výzvu. Poušť na vás čeká.

Díky za rozhovor

MICHAL ROH
FOTO: ARCHIV JAN JELÍNEK



ČD Cargo zaujalo na jubilejní akci Dobrodružství s technikou 2026

Dne 18. června 2026 se v Českých Budějovicích uskutečnil již desátý ročník akce nazvané Dobrodružství s technikou. Naše akciová společnost nevynechala žádný z předcházejících ročníků a s hrdostí absolvovala i ten letošní.

Ten byl slavnostnější s retrospektivním pohledem do minulosti i s nastíněnou vizí, kam dále směřovat. Při slavnostním zahájení o tom hovořili jak předseda představenstva Jihočeské hos-



podářské komory Ing. Miroslav Dvořák, tak primátorka města České Budějovice Dagmar Škodová Parmová.

Ale pojďme k železniči. Naše expozice zaujala malé i velké návštěvníky. Po celý den byla velmi vytižená a potvrdila nám silný zájem o železniční dopravu, do které stále více pronikají moderní technologie. Platí to o provozu i opravárenství.

Návštěvníky všech věkových kategorií oslovil především interaktivní obsah našeho stánku. Velkým magnetem bylo modelové kolejiště p. Dolana, které přitahovalo zejména rodiny s dětmi a nabídko poutavý pohled na fungování železniční dopravy v miniatuře. Ještě atraktivnější byl simulátor stanoviště strojvedoucího. Po celou dobu akce byl doslova v obležení a zájemci si zde mohli vyzkoušet náročnost této profese na vlastní kůži. Kolegové p. Valový a p. Rom si oddechli, že po skončení akce byl simulátor neupečený a funkční.

Součástí prezentace ČD Cargo byla také videoprojekce představující spektrum činností ČD Cargo a přibližující roli naší společnosti v železniční nákladní dopravě. Pánové Jantač a Kudláček zajistili bezchybnou funkčnost veškeré využitě techniky. Díky kombinaci interaktivity, odborného obsahu a zvolené atraktivní formy prezentace se nám podařilo oslovit zástupy dětí – žáků a studentů z různých škol Českobudějovicka. Prázdné kra-

bice od balónků a pišťálek, které pí. Hajná a p. Tobiáš chvílemi nestačili plynule vydávat, jsou toho důkazem.

Naše pravidelná účast na této akci potvrzuje dlouhodobý závazek ČD Cargo podporovat technické vzdělávání, propojovat teorii s praxí a prezentovat železniční dopravu jako perspektivní a technologicky zajímavý obor. Vysoká návštěvnost našeho stánku a pozitivní ohlasy návštěvníků jsou jasným argumentem, že podobné aktivity mají smysl a přinášejí konkrétní výsledky.

JAN KOŘÍNEK
FOTO: VÁCLAV KUDLÁČEK



Inspirativní HRrrrZóna

Vyrazte na výlet: Tipy na aktivní odpočinek a cestování po ČR

Léto je v plném proudu a s ním i ta pravá chvíle vyrazit za dobrodružstvím, a přitom nemusíte cestovat daleko. Česká republika nabízí nespočet krásných míst, která stojí za návštěvu. Ať už jste milovníci přírody, historie, nebo prostě jen hledáte způsob, jak si pořádně dobít baterky, máme pro vás inspiraci.

Na kole křížem krázem Českem

Česká republika má jednu z nejhustších sítí cyklostezek ve střední Evropě. I jako zaměstnanci ČD Cargo víte lépe než kdokoli jiný, jak rozlehlá je naše vlast a na kole ji poznáte úplně jinak.

• **Stezka Greenways Praha – Vídeň:** Pokud chcete kousek dobrodružství, zkuste část této trasy vedoucí přes jižní Čechy. Projedete se krásnou krajinou Třeboňska.

• **Moravské vinařské stezky:** Objevujte Moravu v pohodlném tempu a vydejte se do srdce regionů s malebnou krajinou vinic, historických měst a sklepních uliček. Kolo + vinná réva = dovolená snů.

• **Labská stezka:** Podél řeky Labe z Krkonoš až za hranice do Německa, to je jedna z nejoblíbenějších dálkových cyklotras v Evropě. Vyberte si úsek podle kondice a užijte si nádherné přírodní scenérie Českého Švýcarska, historická města i klidné polabské roviny.

Tip: Kolo a vlak jsou skvělí partáci. Využijte přepravu kol ve vlacích ČD a vyražte bez starostí!

Turistika v srdci přírody

Nic nedá tělu i mysli odpočinout tak jako chůze v přírodě. Srpen je pro pěší turistiku ideální, příroda je v plném rozkvětu a dny jsou dlouhé.

• **Šumava:** Prales Boubín, jezero Laka nebo výstup na Plechý, to je Šumava v nejkrásnějším vydání. Jezero Laka je nejmenší a nejvýše položené ledovcové jezero České části Šumavy a okolí Plechého nabízí výhledy na divokou hraniční krajinu. Ideální cíl pro rodiny i zkušené turisty.

• **Jeseníky:** Méně navštěvovaná alternativa ke Krkonošům. Výstup na Praděd stojí za to, z vyhlídky za dobrého počasí je vidět Lysá hora, Sněžka a Radhošť, při velmi dobré viditelnosti dokonce Vysoké Tatry a Malá Fatra na Slovensku.

• **Kokořínsko:** Pro ty, kdo milují skalní města a romantické hrady blízko Prahy. Oblast proťkaná hlubokými lesy ukrývá pískovcové skály, skalní města i tajemné hrady, dominantou je hrad Kokořín tyčící se nad Kokořínským dolem.

Voda, voda, voda

V létě patří dovolená k vodě. Česko sice nemá moře, ale co do počtu jezer, řek a přehrad rozhodně nezaostává.

• **Lipno:** Největší česká přehrada láká k lodičkám, šlapadlům, paddleboardu i koupání. Okolí nabízí cyklostezky pro celou rodinu.

• **Sázava nebo Otava:** Víkendový splav na kánoích nebo raftu je skvělý pro partu přátel i jako rodinná zábava.



• **Máchovo jezero:** Klasika, která nikdy neomrzí. Plážový volejbal, windsurfing nebo jen ležení na pláži, zkrátka místo, kde si každý přije na své.

Kultura a historie bez nudy

Aktivní odpočinek nemusí být jen sport. Výlet za historií nebo do malebného městečka je skvělý způsob, jak poznat zemi, ve které žijeme.

• **Český Krumlov:** Pohádkové město s gotickou, renesanční a barokní architekturou na seznamu UNESCO. Pokud přijedete vlakem, čeká vás z nádraží procházka s krásným výhledem na celé centrum.

• **Telč nebo Třeboň:** Perličky Vysočiny a jižních Čech, kde se čas zastavil a historická náměstí vás okouzlí svou atmosférou.

• **Zámek Loučeň:** Barokní zámek ve středních Čechách, který si zamiluje celá rodina. V rozlehlém zámeckém parku najdete 12 unikátních labyrintů a bludišť, od klasického živého plotu přes zrcadlové bludiště až po světelný labyrint. Děti se mohou procházet zámek po boku kněžny Marie, princezny Karolíny či zámeckého komorníka, takže i prohlídka interiérů je spíš dobrodružství než povinnost. Ideální cíl pro ty, kdo chtějí spojit historii se spoustou legrace.

Výlety s dětmi: zábava pro celou rodinu

Máte děti a nevíte, jak skloubit aktivní dovolenou s jejich potřebami? Česko nabízí spoustu míst, kde si skvěle užije celá rodina, a to od malých dobrodružství až po velká překvapení.

• **ZOO Praha nebo Liberec:** Výlet do zoo je evergreen, který funguje na děti v každém věku. Navíc se jedná o vzdělávací zážitek, který rodiče ocení stejně jako malí.

• **Pustevny a Radhošť:** Pohádková krajina Beskyd s lanovkou, turistickými stezkami pro děti a legendou o Radegastovi – výlet, na který se nezapomene.

Dinopark Vyškov nebo Dinopark Praha:

Když je skvělé počasí nebo děti prostě chtějí víc adrenalinu, tematické parky jsou originální volbou.

Srpen na kolejích: tipy pro železniční nadšence

Srpen je pro milovníky železnice výjimečný měsíc – po celé republice vrcholí sezóna nostalgických jízd a rodinných akcí, kde jsou historické mašiny hlavní hvězdou. Ať už jste z kteréhokoli koutu ČR, v srpnu určitě najdete skvělý železniční zážitek v dosahu. Kam se vydat?

• **Osoblažská úzkokolejka:** Jedna z našich nejkrásnějších úzkokolejných tratí (Třemešná ve Slezsku – Osoblaha) vás sveze pravidelným parním vlakem. Pohled na drsnou a malebnou krajinu Moravskoslezského kraje z oken historického vagonu je nezapomenutelný zážitek pro celou rodinu.

• **Zubačka Kořenov – Harrachov:** Trať z Tanvaldu přes Kořenov do Harrachova je jediná ozubnicová železnice v Česku. Vlaky tu zdolávají nejstrmější úsek české železnice – stoupání až 58 promile, což už je opravdu hodně – a překonávají výškový rozdíl 235 metrů na pouhých sedmi kilometrech. Krajina kolem trati je nádherná: 26 metrů vysoký most přes Jizeru, 940metrový tunel a výhledy do Krkonoš a Jizerských hor.

• **Léto na Bechyňce:** Naše první elektrifikovaná trať z Tábora do Bechyně, spojená se jménem slavného Františka Křižíka, ožívá každé léto nostalgickými jízdami. I v srpnu se zde můžete svězt historickými elektrickými vozy (jako je legendární Elinka a Bobinka). Součástí Léta na Bechyňce je výstava o železniční trati Tábor–Bechyně a historických vozidlech, doplněná modelovým kolejištěm Pavla Kohoutka v Městském muzeu v Bechyni.

• **ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka:** Největší železniční muzeum v ČR je v srpnu v plném proudu. Kromě prohlídek desítek historických parních i motorových lokomotiv láká na jízdy po úzkorozchodném okruhu přímo v areálu. Pro zaměstnance skupiny ČD navíc pohled na tyto zachovalé poklady železniční historie nabývá úplně jiného rozměru.

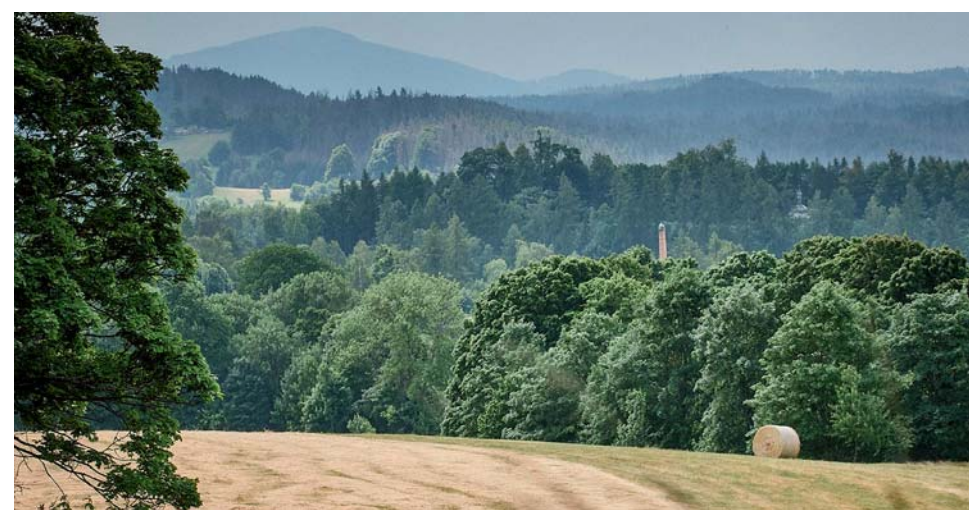
Ať si vyberete jakýkoli způsob odpočinku, nezapomeňte: dovolená je od toho, abyste se z ní vrátili skutečně nabití. Užijte si srpen naplno! Už teď se těšíme, až se tu v září potkáme a vy budete odpočatí a plní nové energie.

BÁRA A OLESKA

SLEDUJTE NÁS NA FB A IG:



Rozjed'to s ČD Cargo



Fotosoutěž ČD Cargo

Vyhrajte hodnotné ceny! Zašlete nám fotku nákladního vlaku nebo lokomotivy ČD Cargo. Vybrané snímky budou vybrány do stolního kalendáře pro rok 2027. Fotografie zasílejte na email: fotosoutez@cdcargo.cz, včetně krátkého popisku.

Soutěž trvá do 30. září 2026, vyhlášení proběhne 21. října 2026. Více informací na www.cdcargo.cz/fotosoutez.

1. cena: Model lokomotivy ČD Cargo
HAPPY FOTO – dárkový voucher v hodnotě 1.500,- Kč
Dárkový balíček reklamních předmětů

2. cena: Model nákladního vozu ČD Cargo
HAPPY FOTO – dárkový voucher v hodnotě 1.500,- Kč
Dárkový balíček reklamních předmětů

3. cena: HAPPY FOTO – dárkový voucher v hodnotě 1.500,- Kč
Dárkový balíček reklamních předmětů

ČD Cargo si vyhrazuje právo použít zaslané fotografie k propagačním účelům.



ČD Cargo společně s vámi



ČD Cargo je společensky odpovědnou firmou a kromě volnočasových aktivit svých zaměstnanců (viz článek na str. 6) podporuje i různé veřejné akce související se železniční dopravou, kterých se také mnohdy aktivně účastní. Prostřednictvím fotografií se podíváme na některé z nich.

Víkend 11. – 12. dubna 2026 patřil ve Starém Plzenci všem příznivcům dopravy, kteří se zde sešli na tradičním Železničním víkend. Akce probíhala ve dvou lokalitách – na železniční stanici Starý Plzenec, kde byly vystaveny naše lokomotivy a kde bylo možné navštívit i náš prezentační vůz a v areálu Plzeňské železnice, kde bylo mimo jiné možné se svězt důlním vláčkem a prohlédnout si různá historická vozidla. Obě lokality byly propojeny zvláštní linkou obsluhovanou historickými autobusy.

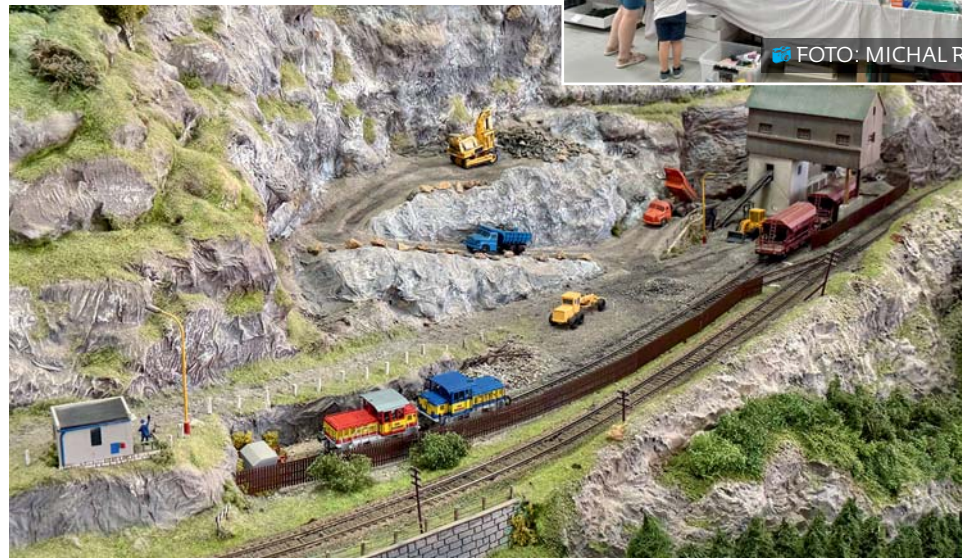


FOTO: MICHAL ROH

Za podpory ČD Cargo se ve dnech 29. – 31. května 2026 v Pečkách uskutečnil již 21. ročník výstavy železničních modelů a modelových kolejišť. Součástí akce byla v sobotu 30. května „Rodinná pouť mašinka“ pořádaná městem Pečky. Akce se již tradičně těšila velkému zájmu malých i velkých návštěvníků.



FOTO: MICHAL ROH



Nákladní vlaky patří neodmyslitelně ke každému modelovému kolejišti. FOTO: MICHAL ROH



Drážka o rozchodu 600 mm ve Starém Plzenci dosahuje délky 350 m, což už znamená pěkné svezení.

FOTO: MICHAL ROH



FOTO: LEONA PECKOVÁ

Dne 13. června 2026 se v Meziměstí uskutečnila akce nazvaná Den otevřených vrat. Jejím návštěvníkům jsme zde představili dvě naše lokomotivy, u stánku mohli získat různé drobné reklamní předměty.



V rámci této akce zavítal netradičně do Meziměstí i „plecháč“ 242.211. Fotografie byla pořízena při odvozu lokomotivy zpět do Českých Budějovic. FOTO: TOMÁŠ SÁGNER



FOTO: JIŘÍ FIŠER

V neděli 26. dubna 2026 vyjel na trať z České Lípy do Liberce zvláštní fotovlak pro tuzemské i zahraniční fotografy. Hlavní role se ujala parní lokomotiva „Němka“ 555.129, vedlejších rolí se zhostilo 12 „sypáků“ řady Faccs, které na akci zapůjčilo ČD Cargo.



Fotovlak se siluetou zámku Lemberk v pozadí FOTO: JIŘÍ FIŠER

1. krkonošský parní víkend přilákal v sobotu a v neděli 11. – 12. července 2026 do Martinic v Krkonoších tradičně spoustu návštěvníků. Ačkoliv hlavním lákadlem byly jízdy parních vlaků po lokálce do Rokytnice nad Jizerou, zájem byl i o komentované prohlídky stanice Martinice, která je od roku 2016 kulturní památkou, stejně jako o zábavné atrakce v našem prezentačním voze, ve kterém se zejména mladším návštěvníkům věnovaly dvě naše milé kolegyně.



FOTO: MICHAL ROH



V čele celkem pěti párů osobních vlaků do Rokytnice stanula parní lokomotiva „sedma“ 354.7152 KHKD. FOTO: MICHAL ROH