

ČD železničář

červen / 2025 Časopis pro zaměstnance Českých drah

Téma:
Jízdní řád 2026 přinese více
vlaků za hranice

Rozhovor:
S Hegyi Zsolt,
generálním ředitelem MÁV

Den s:

**Pavlem Roubíčkem,
strojvedoucím mezinárodních
vlaků a instruktorem**

 České dráhy



Přečtete si časopis
Železničář také
elektronicky

7 000 000

Ročně využije mezinárodní vlaky zhruba 7 000 000 cestujících. Nejčastěji lidé cestují mezi Českem a Německem, Rakouskem nebo Slovenskem. V poslední době roste zájem o dálkové vlaky mezi Českem a Polskem. Do Švýcarska využívají cestující přímé noční spojení. Mezi našimi cestujícími jsou i zákazníci využívající vlak pro cesty do vzdálenějších destinací, kdy zpravidla s přestupem cestují do zemí Beneluxu, na Balkán, do Itálie nebo Dánska.

150

Přibližně 150 dálkových mezinárodních vlaků letos vypravují České dráhy ve spolupráci se svými zahraničními partnery a doplňují je desítky regionálních přeshraničních spojů. Většina vlaků jezdí celoročně.

1 286 km

Současná nejdelší trasa mezinárodního vlaku, na jehož provozu se podílí České dráhy, měří 1 286 kilometrů. Absolvuje je EC Hungaria Budapest – Hamburg. Přes tisíc kilometrů urazí také vlaky Chopin Warszawa – München (necelých 1 200 km) a Canopus Praha – Zürich (cca 1 100 km).

13

Včasné jízdenky Evropa lze zakoupit pro cesty do 13 zemí. Vedle nejčastěji využívaných dokladů do Německa, Rakouska, na Slovensko, do Polska a Maďarska nabízíme výhodné jízdenky také do Nizozemí, Švýcarska, na Ukrajinu, do Lucemburska, Dánska, Belgie, Slovinska a Chorvatska.

120

Přímé dálkové mezinárodní vlaky Českých drah míří do zhruba 120 zahraničních měst v osmi evropských státech: v Německu, Rakousku, Polsku, na Slovensku, v Maďarsku, Chorvatsku, Slovinsku a ve Švýcarsku. Přesný počet míst se v průběhu roku mění v závislosti na provozu sezonních vlaků a výlukách na zahraničních tratích.

4 Foto měsíce

Řada 371 na sklonku své provozní kariéry

6 Modrý svět

To nejpodstatnější, co se odehrálo v květnu

9 Nepřehlédněte

Cestujeme s FIP

10 Rozhovor

s Hegyi Zsolt, generálním ředitelem MÁV

14 Téma

Jízdní řád 2026 přinese více vlaků za hranice

18 Den s

Pavlem Roubíčkem, strojvedoucím mezinárodních vlaků a instruktorem

20 Jsme jeden tým

Aby cesta nebyla jen přepravou, ale i gurmánským zážitkem. Představujeme tým bistrovozu ze společnosti JVL.

22 Od kolejí

Od skeletu až po hotový vůz, reportáž z výroby souprav ComfortJet

24 Historie s okřídleným kolem

Válka k nám zavála jedinečné vlaky

26 Tipy redakce a soutěž

Pochlubili jste se nám svým posledním železničním fotoúlovkem?



Vozidla pro mezinárodní dopravu

Čísla uvádí počet jednotek (cílový stav) pro mezinárodní dopravu



Pendolino

6

Klasické vozy RIC

408



Railjet

7



Vectron 230

50

ComfortJet

20



3





Řada 371 na sklonku své provozní kariéry

Modernizace vozidlového parku Českých drah s sebou nese i postupné rozloučení s několika stálými našimi koleji. Jednou z nich je i dvousystémová odporová lokomotiva řady 371, která vznikla rekonstrukcí z původní řady 372, přičemž hlavní změnou bylo zvýšení maximální rychlosti ze 120 na 160 km/h. Postupně takto vzniklo šest strojů, po zničení jednoho z nich v Německu přibyl sedmý, a to rekonstrukcí ze sesterské řady 180 jako kompenzace od Deutsche Bahn.

Řada 371 sloužila hlavně na mezinárodní lince Praha – Drážďany (dříve až po Berlín). A právě v Elbtalu neboli v labském údolí najíždí i své poslední kilometry – jako součást víkendových vlaků Letní a Vánoční kometa z Ústí nad Labem do Drážďan. Fotografie zachycuje 371.003 u Neštědic při cestě do Německa. Dvě lokomotivy ale zůstanou zachovány – 371.005 v původním nátěru rozšířila sbírky ČD Muzea v Lužné a 371.201, tedy původní německá 180.001, se přestěhovala do muzea ve Výmaru.

Co je u nás v ČD nového



Moody's věří Českým drahám

Skupina ČD získala od mezinárodní agentury Moody's pozitivní výhled úvěrového hodnocení.

Samotný rating v investičním pásmu zůstává na úrovni Baa2. Agentura ocenila především naše investice, finanční stabilitu i silné postavení na trhu.

Rok 2024 zakončila Skupina ČD se ziskem 1,3 miliardy korun. České dráhy samostatně hospodařily se ziskem 2,1 miliardy, osobní doprava pak přispěla 635 miliony korun a přepravila přes 168 milionů cestujících. Do modernizace vozidel bylo investováno 18 miliard korun a nasazeno 141 nových jednotek.

Získané hodnocení nám umožní pokračovat v rozvoji a přinášet našim zákazníkům pohodlnější, modernější a spolehlivější cestování.



Zlepšení výhledu ratingu z hodnoty stabilní na pozitivní je oceněním práce všech zaměstnanců naší společnosti a potvrzením, že zvyšování efektivity a investice do moderních vlaků a služeb pro naše cestující přináší své ovoce. Hodnota ratingu jasně ukazuje, že naše investiční strategie je vnímána jako rozumná, dlouhodobě udržitelná a zdravá.



Michal Krapinec

předseda představenstva
a generální ředitel Českých drah

Chystáme modernizaci Břežlovců

Vypsali jsme veřejnou zakázku na modernizaci až 30 motorových lokomotiv řady 754, které nám pomáhají zajišťovat dopravu na neelektrizovaných tratích. Díky plánované modernizaci budou moci i nadále efektivně sloužit například na linkách z Klatov do Železné Rudy, z Hradce Králové do Trutnova nebo na oblíbené trase Posázavského pacifiku.

Součástí modernizace bude i vybavení systémem ETCS. Předpokládaná hodnota zakázky je 3 162 500 000 Kč bez DPH a zahrnuje celkový rámec modernizace. Skutečné čerpání zakázky a výše nákladů budou závislé na skutečném počtu modernizovaných lokomotiv. Rámcová dohoda přitom počítá s garantovaným odběrem nejméně 10 kusů. Naší prioritou je udržet klasické soupravy v provozu až do doby elektrizace tratí.





Laserujeme!

V květnu jsme zahájili u prvních vozů laserovou úpravu oken pro snazší průchod mobilního signálu do jedoucího vlaku.

Technologii speciálně propustných oken, která byla doposud výsadou nejmodernějších souprav pro dálkovou dopravu Interjet a Comfortjet, nyní rozšíříme i do dalších vozidel, která nasazujeme na hlavních tratích. Díky tomu se cestující mohou těšit na výrazně stabilnější mobilní

signál i datové pokrytí, což jim ještě více zpříjemní cestování vlakem.

Laserová úprava oken využívá laser k narušení kovové vrstvy v oknech, kdy místo jednotného pokoveného filmu mají tato okna síťovou strukturu, která zachovává tepelné vlastnosti, přičemž jí ale lépe proniká signál zvnějšku.

Jedná se o další důležitý krok pro zlepšení služeb pro naše cestující.



Více fotek
z laserování také
na LinkedInu
Michala Krapince

ČD Bus

ČD Bus pořídí nové autobusy, chystá i pobočky

Naše dceřiná firma ČD Bus rozšíří svou flotilu o více než stovku nových autobusů.

Do roku 2028 plánuje pořídit až 122 vozidel, z toho 61 bude dodáno už letos. Dvacítku z nich nasadíme pro výluky v PID a umístíme do nové pobočky v Praze, která vznikne ve druhé polovině letošního roku. Další autobusy zamíří do Vyškova, Plzně, Šumperku, Hradce Králové a nově také do Veselí nad Lužnicí.

Vozidla nabídnou nízkopodlažní přístup, klimatizaci, USB zásuvky, informační panely a nosiče na kola. Počítáme také s provozem na ekologické palivo HVO. Investice téměř 800 milionů korun zajistí kvalitní a moderní náhradní dopravu i v dalších letech. Nové autobusy nabídnou cestujícím vyšší komfort a posílíme tím spolehlivost dopravní obsluhy v době výluk nebo jiných omezení na železnici.



Maturita na lokomotivě

V úterý 13. května jsme ve vršovickém středisku údržby přivítali studenty Střední školy elektrotechniky a strojírenství z Jesenické, kteří zde skládali praktickou část maturitní zkoušky. Budoucí strojvedoucí, vlakvedoucí i výpravčí prokazovali znalosti v reálném provozu – od ovládání lokomotiv řad 193, 163, 743 a 754 přes řešení závad, se kterými si musí umět poradit přímo strojvedoucí, až po práci s POP nebo vedení vlakové dokumentace. Zkoušku úspěšně složilo všech 19 maturantů, již dnes je 12 z nich brigádně zaměstnáno na železnici, především na pozici vlakvedoucí.

Spolupráce se školou nám pomáhá vychovávat nové kolegy. Tyto nejnovější budete moci v provozu potkávat již v červnu.

Simulátory pro naše strojvedoucí jedou bez přestávky už 6 let!

V Praze a v České Třebové už šest let fungují kabinové simulátory, které pomáhají s výcvikem i pravidelným školením našich strojvedoucích. Ročně jimi projde přes 3 500 kolegů!

Simulátory věrně napodobují reálné prostředí – od ovládání vlaku až po návěstidla a stanice. Bezpečně se na nich nacvičují i mimořádné situace, jako jsou překážky na trati, pohyb osob v kolejišti nebo poruchy zabezpečovacího zařízení. Vše je variabilní a nastavit se dají i různé druhy počasí, od sněhové vánice až po vytrvalý déšť. Oba simulátory využíváme prakticky denně, výjimkou nejsou ani víkendy.



Obhájili jsme certifikát ECM na dalších pět let

České dráhy obhájily evropský certifikát ECM na dalších pět let. Osvědčení nám umožňuje provádět vlastní údržbu vlaků, od lokomotiv přes osobní vozy až po vysokorychlostní soupravy, a to podle nejpřísnějších evropských standardů. Do rozvoje servisního zázemí výrazně investujeme – jen loni šlo přes 1,1 miliardy korun například na stavbu nových hal v Chebu a Havlíčkově Brodě.

„Obnovení platnosti ECM představuje dobrou zprávu pro České dráhy a především jasné ujištění, že námi využívané lokomotivy a osobní vozy jsou servisovány podle nejpřísnějších kritérií a pravidel. Prodloužení certifikátu ECM nám umožní servis dále rozvíjet a zdokonalovat.“



Michal Kraus

místopředseda představenstva
a náměstek generálního
ředitele ČD pro servis

Cestujeme s FIP: co si ohlídat před letní dovolenou

Léto se blíží a s ním i období zahraničních cest. Pokud plánujete využít jízdní výhody FIP, je teď ten správný čas zkontrolovat, zda máte vydaný mezinárodní průkaz FIP s platností do 31. 1. 2026 a také si požádat o volné zaměstnanecké jízdenky do jednotlivých zemí. Vydání těchto dokladů trvá v průměru okolo dvou týdnů, proto přípravy na cestu do zahraničí příliš neodkládejte.

Před samotnou cestou si ověřte, zda jednotliví železniční dopravci uznávají jízdní výhody FIP ve vlacích, kterými plánujete cestovat. Například německý dopravce DB před letní sezonou aktualizoval seznam vlaků, ve kterých volné jízdenky FIP neplatí. Některé dálkové vlaky u různých evropských dopravců je možné použít jen s rezervací nebo příplatkem k jízdenkám FIP. Detailní informace najdete v Dokumentech k seznámení a také v příloze předpisu Ok 12 o zaměstnaneckých zahraničních jízdních výhodách. Zde také najdete informaci, kolik volných jízdenek ročně můžete u jednotlivých dopravců využít.

V případě, že se chystáte využít tyto jízdní výhody poprvé, mějte prosím na paměti, že k žádosti je potřeba připojit potvrzení o úhradě manipulačního poplatku – ten je ve výši 100 Kč za vydání mezinárodního průkazu a 50 Kč za každou jednot-

livou železniční společnost. Jinými slovy k nákupu manipulačních poplatků nedochází na místě podání žádosti nebo ve Výdejně FIP, ale na libovolné osobní pokladně ČD.

Pokud teprve hledáte, kam vyrazit s FIPkou na zajímavou dovolenou, doporučujeme třeba projet si vlakem švýcarské horské tratě, zajet do polského Trojměstí novým Baltic expresem, nebo naopak do chorvatského Splitu. Do všech těchto míst se můžete pohodlně přepravit s kupónovými jízdenkami FIP. Zaměstnanecké jízdenky zdaleka nejsou omezené jen na železnici, použít je můžete třeba i u lodních společností, např. na Bodamském jezeře nebo mezi Velkou Británií a Irskem.

A na závěr připomenutí pro ty služebně nejmladší: Na jízdní výhody FIP máte nárok po odpracování jednoho roku u ČD. ■

„S otázkami se můžete obracet na svého personalistu nebo stejně jako se žádostí na samotnou Výdejnu FIP se sídlem v budově GR ČD.“



Hegyi Zsolt

Jsme hrdí na to, že denně jezdí
do České republiky devět párů vlaků

Jedním ze zajímavých momentů prvního pololetí tohoto roku bylo setkání generálních ředitelů ČD a MÁV. Maďarskou delegaci vedl generální ředitel holdingu MÁV Hegyi Zsolt, který dlouhá léta působil u dopravce MÁV-START. Při té příležitosti poskytl rozhovor časopisu Železničář, ve kterém kladně hodnotí spolupráci na provozu mezinárodních vlaků mezi Českem a Maďarskem a představuje změny ve společnosti MÁV a na maďarské železnici.

Holding MÁV prošel k 1. lednu 2025 zásadní organizační změnou. Značka MÁV-START přestala existovat, nově ji nahradila společnost MÁV Passenger Transport Company. Jaké byly hlavní důvody reorganizace holdingu MÁV a jaké jsou hlavní cíle této změny?

MÁV Group je hrdá na to, že obsluhuje jednu z nejrozsáhlejších sítí v Evropě! K železnici jsme přidali i regionální a nad-regionální autobusovou dopravu. Naše železniční a autobusové služby obsluhují téměř 3200 maďarských obcí, přičemž denně přepravíme přes 4 miliony cestujících. Tento rozsah služeb je v evropském měřítku výjimečný a dělá z nás jednoho z největších dopravců v Evropě. Pozitivní je, že rozsah služeb je dlouhodobě stabilní, objem objednávaných služeb ze strany maďarského státu dokonce narůstá.

Nová struktura holdingu MÁV zahrnuje správce infrastruktury, integrovanou osobní dopravní společnost s národním tarifním systémem a servisní centrum, které tvoří páté celé skupiny. Koordinace je svěřena mateřské MÁV Co., která vystupuje jako řídicí centrum skupiny pod dohledem Ministerstva výstavby a dopravy. Celá organizační struktura je v souladu s požadavky práva EU. Cílem této změny bylo zvýšení efektivity a kvality poskytovaných služeb. Restrukturalizace tedy nebyla motivována snižováním počtu zaměstnanců, ale zvýšením efektivity.

Jaké jsou hlavní priority rozvoje železnic v Maďarsku a na které oblasti se MÁV v budoucnu zaměří? Jaké jsou vaše hlavní priority v osobní dopravě?

Ministr výstavby a dopravy János Lázár představil v lednu t.r. ambiciózní akční plán na zvýšení kvality veřejné dopravy – tzv. desetibodový závazek pro rok 2025. Mezi klíčové priority tohoto programu patří obnova železniční infrastruktury včetně nádraží a vozového parku s důrazem na vyšší komfort. Součástí tohoto programu je již zmiňovaná restrukturalizace holdingu MÁV a také komplexní tarifní reforma – největší za posledních 30 let. Díky ní je dnes pro zákazníka cestování jednodušší, dostupnější a síť služeb je propojenější: stačí krajská nebo celostátní jízdenka, která platí na vlaky, autobusy i městskou dopravu včetně Budapešti. To znamená, že dnes na jeden jízdní doklad projedete celou zemi. Výsledkem zavedení tohoto opatření je rekordní nárůst počtu cestujících. Tzn. základní cíl – zpřístupnit veřejnou dopravu – se nám v rámci stanoveného plánu daří naplňovat.

Důraz klademe i na lepší informovanost cestujících a krizové řízení. Vzniklo např. Národní centrum pro mimořádné situace, které zajišťuje rychlou koordinaci a podporu při výlukách, včetně náhradní dopravy. Pozitivní dopady už vidíme v přesnosti spojení i zpětné vazbě cestujících.

Jak byste zhodnotil dosavadní spolupráci mezi ČD a MÁV?

Naši spolupráci lze označit za tradiční – trvá vlastně „od nepaměti“, ale důležitější je, že se stále rozvíjí. A to je velmi dobře. Výsledkem je například devět přímých vlakových spojení denně mezi Českou republikou a Budapeští. Těší mě, že se nám daří rozšiřovat záběr spolupráce – od čistě provozních témat jsme se v poslední době dostali k výměně zkušeností a technické spolupráci. Tato výměna je pro nás mimořádně cenná. Sdílení zkušeností je cesta, jak se vzájemně inspirovat a předcházet případným obtížím, kterými si partneři již prošli.

Společně pracujeme na zlepšení kvality linky Metropolitan. Od nového jízdního řádu dojde k nasazení vlaků ČD Railjet a ComfortJet. Vlaky ČD však nebudou pokrývat všechna spojení mezi Prahou a Budapeští. Jaké jsou investiční priority společnosti MÁV v oblasti vozidel?

Dovolte mi, abych vám poblahopřál k uvedení nových vozidel. Toto vylepšení umožní nejen českým, ale i maďarským cestujícím využívat nové funkce. Jedná se o zásadní krok k neustálému zlepšování komfortu cestování, který může přinést pozitivní změny pro cestující v obou zemích.

„Nejdůležitější je nabídnout cestujícím časté a pohodlné spojení, protože právě to je cesta, jak učinit železnici důstojným konkurentem silniční a letecké dopravy v segmentu mezinárodních cest na vzdálenost 500 až 1 000 kilometrů.





Na trati Budapešť – Vác – Szob, kterou využívají i vlaky do a z Prahy, není v nadcházejících letech reálné dosáhnout vyšší rychlosti než 100 až 120 km/h, a to kvůli husté příměstské zástavbě a přírodním specifikům ohybu Dunaje. Naopak koleje vedoucí do budapešťských nádraží chystáme rekonstruovat a Železnice Slovenské republiky průběžně modernizují trať mezi Szobem a Břeclaví.

Jak vnímáte otevření evropského trhu a vstup nových dopravců do osobní dopravy? Jaká je situace v Maďarsku a na mezistátních linkách z Budapešti do Vídně nebo Prahy?

Trasa Budapešť – Vídeň – Praha je jednou z těch, kde roste kvalita i frekvence spojů! Je vlastně příjemné uvědomit si, že trasa Budapešť – Bratislava/Vídeň – Praha patří na evropské úrovni k těm s vysokým potenciálem. To je skvělá zpráva nejen pro cestující, pro které to znamená, že je zde velká poptávka, jež užívá více dopravců. Každý z dopravců se může profilovat odlišně. Naši snahou je cestujícím nabídnout časté a pohodlné spoje, protože to je způsob, jak jim nabídnout flexibilitu! Naše pozornost se ubírá také směrem postupné standardizace našich služeb – ať se již jedná o barevnost interiéru, či nabídku palubního cateringu. Železnice je na mezinárodním trhu rozhodně silou, se kterou se musí počítat a která dokáže konkurovat silniční a letecké dopravě! Naše nabídka denních spojů je plně konkurenceschopná do vzdálenosti 500 km a více. Naše noční spoje pak až 1 000 km!

Jak se MÁV připravuje na nastupující konkurenci? Je váš názor podobný našemu, že je nutné nabídnout komplexní produkt s vysokou kvalitou služeb a moderními vlaky?

Jednoznačně ano. MÁV sází na moderní, cestujícím přátelské služby a cenově dostupný tarifní systém. Cenová dostupnost je jedním z klíčových parametrů atraktivity. Alespoň tedy v naší části Evropy. Komfort na palubě, ergonomická sedadla, dostatek prostoru, stabilní wi-fi a kvalitní catering jsou pro nás samozřejmostí, které cestující mají přesvědčit, aby si pro

svoji cestu vlak znovu vybrali. I proto jsme investovali do vozů s bistro, které na linkách IC přispějí k vyššímu standardu služeb, které nabízíme. Spouštíme také nový online prodej jízdenek i zcela novou aplikaci. Důležitá je i možnost rezervace míst, a to nejen pro jednotlivce či dvojice, ale i pro skupiny. Takové funkcionality činí cestování s námi jednoduché a pohodlné.

MÁV významně modernizuje infrastrukturu, například ve směru na Bělehrad a Vídeň. Probíhá elektrifikace směrem do Rumunska. Bude se jezdit rychleji i podél Dunaje na koridoru do Štúrova a dále do Prahy? Nebo budeme v budoucnosti cestovat z Budapešti do Prahy přes Győr?

Maďarské železnice začínají od přelomu století renesancí – několik hlavních tratí se doslova dočkalo nového života. Trať Budapešť – Keszthely, Budapešť – Balatonfured, Budapešť – Esztergom a Budapešť – Debrecín prošly modernizací. Vidíme, že díky tomu je cestování vlakem atraktivnější než dříve. Modernizovali jsme také dvě nejdůležitější železniční tratě do Rumunska a dokončili jejich elektrifikaci. Tím jsme připravili půdu pro novou éru efektivity a udržitelnosti v přeshraniční dopravě.

Na trati ve směru na Slovensko, kterou využívají také vlaky do Prahy, není dosažení rychlosti vyšší než 100–120 km/h v nejbližších letech reálné. Je to dáno přírodními podmínkami ohybu Dunaje, hustou zástavbou i velmi intenzivní příměstskou dopravou v okolí Budapešti. Ale plány jdou pěkně od ruky! Pro vlaky z České republiky a Slovenska je podstatné, že se chystá rekonstrukce kolejí v uzlu Budapešť, včetně těch vedoucích do stanice Nyugati. To společně s investicemi ŽSR,

kteří průběžně modernizují koleje mezi Szobem a Břeclaví, povede k významným úsporám jízdních dob. To je skvělá zpráva pro konkurenceschopnost jízdního řádu tradičního směru na Bratislavu, což je pro nás důležité i s ohledem na celostátní strategické důvody. Vlaky zajišťující do Štúrova, Nových Zámků a Bratislavy nabízejí přímé a rychlé spojení do Budapešti pro maďarskou menšinu na Slovensku, která čítá téměř půl milionu lidí.

Budapešť je z českého pohledu tradičně vnímána jako konečná destinace. V Maďarsku je však mnoho dalších zajímavých míst, která jsou snadno dostupná vlakem, například Balaton nebo velká historická města. Nebylo by užitečné provázat metropolitní spojení s dalšími spoji do jiných destinací v Maďarsku nebo v zahraničí?

Rozhodně! Maďarsko je nádherné a vlakem se snadno dostanete nejen do Budapešti, ale i k Balatonu i do dalších historických





„ Společnost MÁV bude poskytovat moderní, na cestující orientované služby a tarifní systém dostupný každému, aby uspěla v konkurenci uvnitř dopravního odvětví.

kých měst i přírodních oblastí. Z Budapešti je to díky husté síti vlaků InterCity a Inter-Regi prakticky všude „jen skok“. Vlak navíc jezdí v intervalech 30–120 minut.

Otázka přímého železničního spojení z Prahy za Budapešť je v odborných kruzích trochu kontroverzní, poněvadž většina cestujících stejně vystoupí v Budapešti. Na druhou stranu, to neznamená, že bychom se o tomto tématu ne bavili. Prozatím však sázíme na možnost snadného přestupu v Budapešti. Uvědomme si, že z Prahy je to do Budapešti po železnici stále 6 hodin jízdy. Z mého pohledu tak nemusí být přestup v Budapešti po tak dlouhé cestě nutně nepohodlný. Vždyť taková zastávka může být velmi příjemným zpestřením, mohou si pochutnat na la-

hodném maďarském jídle nebo se projít podmanivými uličkami Budapešti a pak se vydat na dobrodružnou cestu do půvabných venkovských destinací...

Jaké inovace plánujete v budoucnosti v oblasti mezistátních spojů a na jaká nová spojení se mohou i naši cestující těšit?

V roce 2026 otevřeme trať Budapešť – Subotica pro rychlost 160 km/h, což společně s novou tratí v Srbsku zkrátí cestu mezi Budapeští a Bělehradem na pouhé 3,5 hodiny. Tímto zcela měníme pravidla hry pro cestování mezi Maďarskem a západním Balkánem. Aktuálně proto diskutujeme i možnosti zavedení přímého spoje mezi Českou republikou a Bělehradem, protože

hlavní město Srbska je metropolí, která nabídne nejen cesty dále, ale je sama o sobě zajímavým cílem.

A co bych Čechům vzkázal na závěr? Víme, že vícekrát v minulosti v letním období přes Maďarsko projížděly česko-chorvatské charterové vlaky, jež se těšily mimořádné oblibě. Ačkoli se aktuálně diskutuje i možnost přímého spojení z Polska do Rijky přes Českou republiku, chtěli bychom vzkázat, že cesta k moři na Jadran či do rumunských hor může klidně vést přes historická budapeštská nádraží. MÁV i letos nabídne řadu přímých spojů hned do několika slovinských, chorvatských, rumunských a ukrajinských destinací, a to včetně Splitu. Pozitivní zprávou je, že v příštích dvou letech dojde na několika modernizovaných úsecích našich železničních tratí ke zvýšení maximální rychlosti ze 120 na 160 km/h, kterou díky aktuálnímu nákupu lokomotiv využije více vlaků. Tím dále zvýšíme atraktivitu i konkurenceschopnost železniční dopravy. ■

Jízdní řád 2026 přinese více vlaků za hranice: Cestování po Evropě s Českými drahami bude ještě dostupnější

Zájem o mezinárodní cestování neustále roste. Ročně přepravíme kolem sedmi milionů cestujících na mezinárodních linkách. S modernizací vlaků a zkracováním cestovních časů bude cestujících přibývat a naše nabídka na to musí reagovat.



České dráhy v současnosti provozují zhruba 150 dálkových mezinárodních spojů do téměř 120 různých destinací aktuálně v osmi zemích Evropy. Na mapě spojení nechybí významné metropole jako Vídeň, Berlín, Bratislava či Budapešť, ale ani atraktivní cíle jako Hamburk, Mnichov, Linec, Krakov nebo Vratislav. S tím, jak modernizujeme vozidlový park a zkracují se jízdní doby, očekáváme další růst zájmu o cestování vlakem do zahraničí, a na to už dnes připravujeme ve spolupráci se zahraničními partnery odpovídající nabídku pro jízdní řád 2026. Strategie Českých drah v oblasti mezinárodní dopravy dlouhodobě stojí na partnerství se zahraničními dopravci. Tento osvědčený model nabízí cestujícím celou řadu výhod. Od možnosti odbavení na celou trasu včetně přestupních spojů přes zajištění komfortu a informací v případě mimořádnosti až po větší počet návazných spojení. Tento model dovoluje nabízet četná spojení v pravidelných intervalech i jednotlivé spoje, které spojují několik linek. Výsledkem je flexibilita, kterou ces-

tující získává. ČD v této síťové organizaci spatřují jednu z hlavních konkurenčních výhod železnice.

„Mezinárodní doprava je pro České dráhy ve středu Evropy velmi důležitá. Jsme země cílová i tranzitní. Tržby z mezinárodní přepravy představují významný díl našich tržeb,“ říká Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu, a doplňuje: „Proto je pro nás zajímavé provozovat naše náležitosti na mezinárodních spojích, ať už se jedná o vozy, nebo lokomotivy. Proto naše investice musí vycházet nejen z našich představ, ale musí respektovat i požadavky zahraničních partnerů a splňovat podmínky pro provoz na jejich tratích, stejně jako požadavky na kvalitu a úroveň služeb, se kterými se zákazníci setkávají na palubě. V neposlední řadě musí být splněny i požadavky objednatelů veřejné dopravy u nás a v zahraničí, pokud jsou vlaky vedeny ve veřejném zájmu. Jako národní dopravce proto máme zájem nabízet rychlé a kvalitní spojení nejen v rámci České republiky a k nejbližším sousedům,



I když se v Evropě stále častěji objevují případy, kdy mezinárodní spoje provozuje v celé trase jediný dopravce, tak v našem případě má největší smysl provozovat mezinárodní spoje v kooperaci se zahraničními partnery. Je to tradiční způsob spolupráce, který poskytuje cestujícím nejvíce výhod. Je to například přímé odbavení nejen po trase jednoho vlaku, ale i s přestupy do mnoha destinací skoro po celé Evropě, a komplexní péče místního dopravce, který je cestujícím nejbližší a nejlépe se o něj postará přímo v místě i v případě mimořádnosti.



Jiří Jeřeta

člen představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu



ale také dále do Evropy. Vidíme, že poptávka po takovém druhu cestování tady je, protože se postupně mění cestovní návyky ve společnosti. Současně tento růst dále do Evropy vnímáme jako příležitost pro další ekonomický růst naší země."

Problém i nové příležitosti

Intenzivnější rozvoj mezistátních linek v mnoha případech limituje současný stav infrastruktury. Ve směru do Polska je to hlavně dlouhodobá modernizace tratě v Labském údolí na německé straně, která omezuje kapacitu železnice. Tato významná investiční akce na německé straně, ačkoli do budoucna přinese vyšší kapacitu a rychlost, v současnosti výrazně omezuje provozní propustnost a komplikovaně zasahuje do jízdních řádů. Ve směru na Bavorsko máme jednokolejnou neelektrizovanou trať, která prochází modernizací

také s mnoha výlukami. K modernizaci tratí dochází i hlouběji ve vnitrozemí Německa. Stále probíhá modernizace Dresdner Bahn, která má zajistit zvýšení rychlosti na 200 km/h a přímé napojení tratě od Drážďan na berlínské hlavní nádraží. DB hovoří o dokončení celého projektu do roku 2029 a zkrácení cestovního času Drážďany – Berlín o 28 minut, tedy na celkových 80 minut. „V Rakousku probíhá modernizace tratě Břeclav – Vídeň na 200 km/h. Hotovo by mohlo být do konce tohoto desetiletí. Mnohem dříve však využijeme jiný projekt ÖBB, tzv. Koralmbahn, na kterém má být zahájen provoz už v polovině letošního prosince a umožní poprvé v historii propojit zemská hlavní města Graz a Klagenfurt. Od stejného termínu proto počítáme s prodloužením některých vlaků z Prahy do Vídně a Grazu až do korutanského

Klagenfurtu a Villachu u italské hranice. Zjednoduší se tak cesta vlakem nejen do jižního Rakouska, ale také do Itálie, Slovinska a Chorvatska. Po dokončení další velké stavby na rakouské Jižní dráze, základového tunelu Semmering, se navíc po roce 2030 zkrátí cestovní doba na jih Rakouska o zhruba tři čtvrtě hodiny," vysvětluje Jiří Jeřeta.

Kodaň a více vlaků do Polska

Jednou z největších novinek jízdního řádu 2026 bude přímé spojení z Prahy až do Kodaně. Využije se přitom prodloužení stávajících tras vlaků, které dnes míří na sever Německa. Přesné datum zahájení provozu bude ještě upřesněno ve spolupráci s partnery z Německa a Dánska, nicméně již nyní se počítá s první zkušební jízdou soupravy ComfortJet do „města malé mořské vlny" v průběhu letošního roku.



V roce 2026 se rozšíří počet zahraničních destinací dostupných přímými vlaky Českých drah o další města, kterými jsou Klagenfurt, Villach a Kodaň.



Rozšíření nabídky mezistátních dálkových vlaků v současnosti limituje kapacita a modernizace infrastruktury ve většině evropských zemí. U transevropských relací je komplikované také provázání jízdních řádů a taktové dopravy v jednotlivých úsecích.

Pro případné kritiky tohoto dlouhého spojení je nutné připomenout, že vlak není letadlo. Vedle přímých cestujících z Prahy do Kodaně budou tyto spoje využívat i cestující z Prahy do Drážďan, Berlína nebo Hamburku, ale také z těchto měst na sever Evropy anebo přímo mezi těmito městy. Záměr zavedení přímých vlaků z České republiky do Dánska staví na očekávání výrazného zrychlení cesty mezi kontinentem a Kodaně na ostrově Själland, a to díky nově budovanému podmořskému tunelu Fehmarnbelt s plánovaným dokončením v roce 2029.

Mezi naše nejdůležitější tranzitní tratě patří Ferdinandka z Bohumína do Břeclavi. Využívají ji mezistátní vlaky z Polska do Rakouska, resp. na Slovensko a do Maďarska. Ve spolupráci s PKP a ÖBB se připravují další vylepšení. Už od jízdního řádu 2026 zavedeme další pár vlaků EuroCity, a to mezi Krakovem/Vratislaví a Vídní, který doplní stávající nabídku na ose Polsko – Česko – Rakousko a mimo jiné vylepší také spojení Moravy s Vratislaví.

Vedou se i jednání o prodloužení některého ze stávajících vlaků z Polska víc na jih „za Vídeň“, a to až do chorvatské Rijeki. První vlašťovku už pro tuto letní sezonu se podařilo domluvit před několika málo týdny.

V souvislosti s novými infrastrukturními projekty se prověřuje možnost vedení některých budapeštských vlaků dále za maďarskou metropoli, čímž bychom významně zpřístupnili rozsáhlé území Balkánu.

Atraktivní je i severní směr. „Stále vidíme velký potenciál v rozvoji mezistátní dopravy do Polska. V minulosti bylo Polsko spíše popelkou mezistátní dopravy, dnes se tento trh dostává rychle do popředí zájmu

cestujících. Vlaky Baltic express si našly velmi rychle klientelu a těší se velké oblibě cestujících z ČR i Polska. Proto chceme ve spolupráci s PKP Intercity spojení dál vylepšovat. V dubnu jsme např. do večerních spojů nasadili lůžkový vůz, od nového jízdního řádu se cestující mohou těšit, že v celé trase Praha – Gdyně pojedou i bistrovůz s nabídkou JLV. Změny plánujeme i na přechodu u Bohumína: „Tam pojedou do Polska další denní spoj EuroCity z Rakouska a s partnery chystáme také rozšíření nočního vlaku Chopin, který se v Bohumíně rozdělí na dva vlaky. Jeden pojedou přímo do Varšavy a druhý přes Krakov do Přemyšle. Bohumín a Břeclav tak budou nadále dva nejdůležitější uzly ve střední Evropě pro manipulaci s přímými vozy nočních vlaků.“

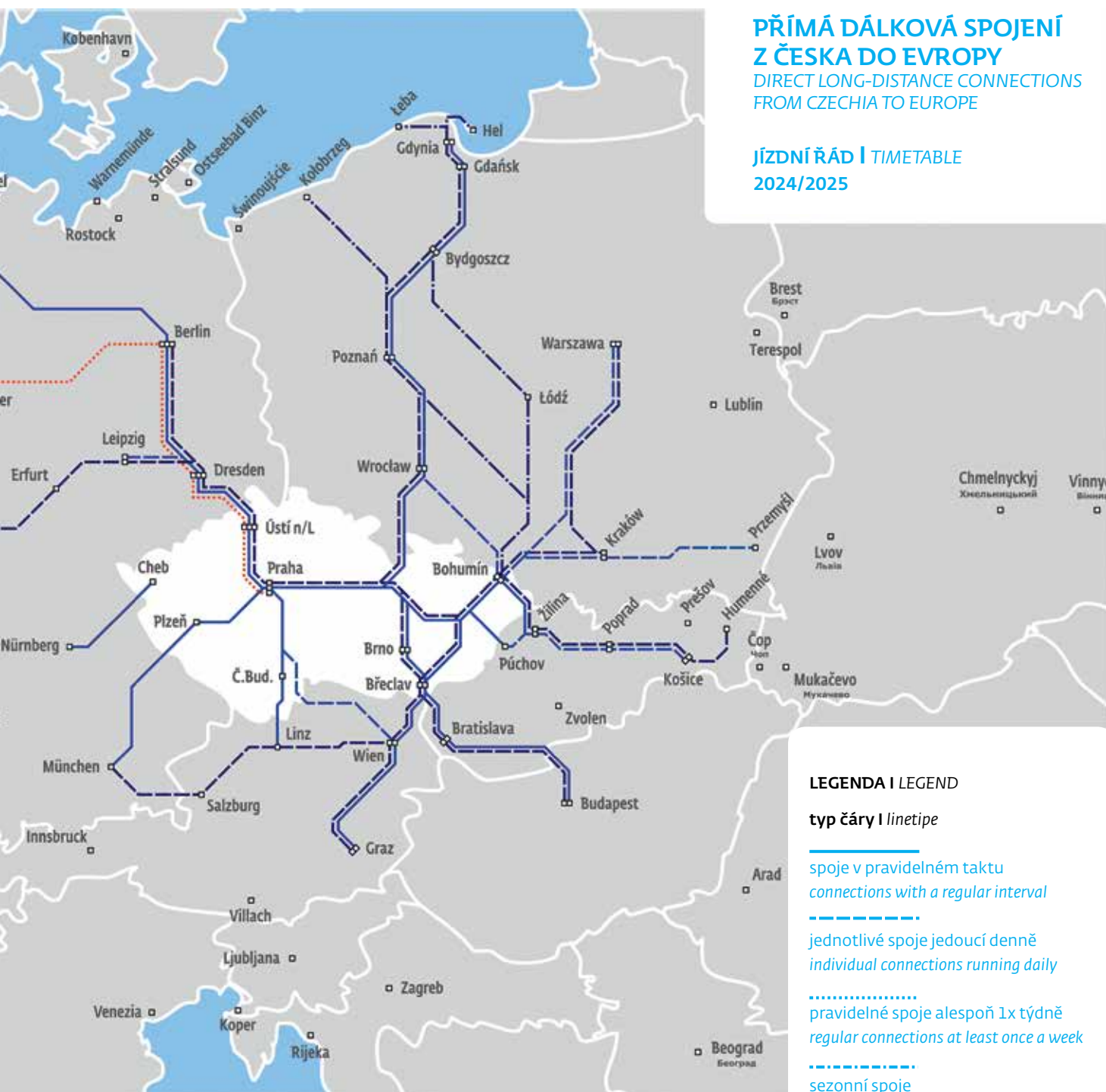
Základ bude ComfortJet

V mezinárodní dopravě železničáře zajímá i zajištění vozby. „Nejdůležitější relace ovládnou nové soupravy ComfortJetů s lokomotivami Vectron. Sekundovat jim bude sedmero Railjetů ČD a několik Railjetů ÖBB. Vozbu českých Railjetů výhledově též zajistí rychlé české Vectrony, které nahradí rakouskou řadu 1216. ComfortJety ovládnou linky Berliner, Vindobona a Metropolitan. Od nového jízdního řádu dojde k významné standardizaci služeb i komfortu na linkách do Berlína, Budapešti a Vídně,“ doplnil Jiří Jeřeta.

Na denní vlaky Praha – Košice se vrátí Pendolina a drtivou většinu výkonů s klasickými soupravami převezmou lokomotivy Vectron ČD, ZSSK (Valašský expres) nebo PKP Intercity (Baltic express). Na Ferdinandce mezi Vídní a Bohumínem budou zatím dominovat české a rakouské stroje řady 1216.



Soupravy sestavené z moderních vozů klasické stavby budou nadále obsluhovat ostatní mezistátní vlaky, resp. linky, jako je Jižní a Bavorský expres, Ostravan, Kysučan, Silesia a Cracovia, Baltic express, a spojení Polsko – Česko – Rakousko/Maďarsko. Vozy do jednotlivých vlaků budou i nadále zajišťovat kooperující dopravci v obdobném rozsahu jako nyní. Největší změnou v nasazení našich vozů v mezistátní dopravě bude provoz velkých



restauračních vozů WRmz⁸¹⁵ na spojích Silesia, Cracovia a Ostravan a doplnění pátého vozu, řady ARMpee, do vlaků Baltic express. Oddíl pro cestující v tomto voze však bude označen jako 2. třída.

Česká republika se svojí centrální polohou disponuje velmi dobrými předpoklady pro rozvoj mezinárodních spojení. Specialisté Českých drah proto jednájí s partnery u nás i v zahraničí o dalších možnostech zlepšení spojení České republiky s dalšími

důležitými centry Evropské unie. Rozvoj nových spojení je do velké míry limitován pracemi na infrastruktuře, ale také dodávkami ložnicími výrobců kolejových vozidel a rovněž schvalovacími procesy, které jsou bohužel nepřiměřeně dlouhé. Nicméně i navzdory těmto obtížím jsou perspektivy pro další rozšiřování mezistátní dopravy pro příští roky dobré. Na publikování konkrétních záměrů je však v současné chvíli ještě brzy. ■

Pavel Roubíček

strojvedoucí instruktor Českých drah

Se strojvedoucím instruktorem Českých drah Pavlem Roubíčkem jsme se setkali na pražském hlavním nádraží, abychom společně absolvovali cestu po jeho profesně domácí trati. A zároveň jedné z našich nejkrásnějších tratí vůbec – z hlavního města do Drážďan. Naši strojvedoucí zde na mezinárodních vlacích fungují v úzkém profesním propojení s německými kolegy z DB a tvoří tak velmi svébytný a výjimečný kolektiv.

Co vás přivedlo zrovna na polabskou trať do Německa?

Asi vlastní motivace. Zajímá mě moderní technika a tohle byla jedna z prvních tratí, kam začaly být pravidelně nasazovány lokomotivy Siemens Vectron. Zároveň to byla touha vzdělávat se, naučit se cizí jazyk na lepší úrovni. Tahle trať mi navíc přijde zajímavá. Nejen svým okolím, ale také například frekvencí cestujících, mám rád pocit, že má práce dává smysl. A tady jedeme rychle, daleko a převládá spousta zákazníků.

Čím vám Vectrony imponují?

Velmi oceňuji jejich obdivuhodnou provozní spolehlivost. Skvělé je tu i pracovní prostředí, i já mám rád historická vozidla. Ostatně – ke dráze mě původně přitáhli Brejlovci a pořád jsou to mí favorité. Ale při každodenní práci a delších směnách už ocením spíše komfortní prostředí a moderní stroj.

Ohledně jízdních vlastností pak musím pochválit systém řízení a ovládání. Víím, že to občas bývá terčem sporů mezi strojvůdci, někteří upřednostňují spíše českou koncepci, ale u mě jednoznačně vyhrává německý systém řídicích pák. Umožňuje mi precizní regulaci výkonu v manuálním režimu. Česká mi přijde naopak vstřícnější k automatické regulaci rychlosti. V tom jsou dle mého zase o trochu napřed naše stroje.

Ježdění do Německa vyžaduje solidní znalost jazyka, vy jste při nástupu už německy uměl?

Začínal jsem úplně od nuly. (smích) Hovořím anglicky a francouzsky, tak jsem měl příležitost zalitovat, že jsem na škole nezvolil jinak. Nakonec se profesně německy domluvím obstojně, ale v běžné komunikaci bez školních základů to občas trochu vážne. Učení šlo ale relativně dobře. Hodně mi pomohla motivace v podobě konkrétního cíle, kterého jsem si přál dosáhnout. Zároveň jde vše snadněji, pokud je vám práce koníčkem.

Jak vůbec koncept Berlinerů, tedy linky Ex5, funguje?

Spolupráce s DB Fernverkehr probíhá na lince z Prahy do Drážďan tak, že si ji fakticky rovnoměrně dělíme. Stejně jako my musíme mít osvědčení pro DB, tak němečtí kolegové jsou držiteli osvědčení pro České dráhy. Musí ovládat český jazyk i naše vozidla a předpisy.

Jaké máte s německými kolegy vztahy?

Mám pro ně pouze kladná slova, spolupráce je naprosto vynikající. Zcela vážně. Tím, že jde o poměrně malou a uzavřenou komunitu, tak tu fungují velmi nadstandardní vztahy, které mnohdy překračují běžný pracovní rámec. A dle informací od německých kolegů si i oni spolupráce



Ideální jízda musí být bezpečná, to je prostě základ. Dále včasná, plynulá a hospodárná. Možnost využívat setrvačnosti a pracovat s ní je jednou z velkých deviz železnice.

s českou stranou velmi cení, zejména ve srovnání s jinými zahraničními partnery. Konkrétně si váží naší spolehlivosti, flexibility a vyhlášené schopnosti improvizace při řešení mimořádných situací.

Zajímavé je, že v Drážďanech je Praha braná jako prestižní výkon, jezdíjí výběrová skupina strojvedoucích, která si toho váží.

Jak vůbec vzpomínají na Bastardy, tedy řadu 371, která z trati definitivně mizí?

Se slzou v oku, je to paradox. Němci jsou obecně velcí příznivci železnice a ohromně si užívají veškeré provozní zajímavosti, které je z naší strany potkají. Rovněž co víím, tak když přejedou hranici a v Děčíně zapnou český liniový zabezpečovač, říkají, že začíná dovolená. Byť jim tyto časy skončí s ETCS.





Přichází naopak stále více souprav ComfortJet, které linku postupem času opanují...

Těším se na ně hodně, novou techniku vždycky vítám. Věřím, že to náležitě ocení i cestující a budou nadále přibývat. V případě Railjetu i Pendolina je laťka sice vysoko, ale přece jen tu máme novou vlajkovou loď. To se skutečně nestává často. A věřím, že jednou padne hranice Drážďan a jako personál se podíváme ještě dál.

Vy jste zároveň instruktor strojvedoucích, jak jste se k tomu dostal?

Tehdy to byla náhoda. A přišlo to netradičně brzy. Byl jsem osloven kolegou Zdeňkem Mikešem, na kterém česko-německá spolupráce minimálně z pohledu strojvedoucích stojí, a já nemohl odmítnout – přestože mě to zároveň překvapilo. Je to zase něco jiného, navíc v tom v době personálního nedostatku vidím velký smysl. Rozhodně nelituju, naopak.

Jací jsou naši noví kolegové strojvedoucí?

Rozhodně bych si nedovolil pronášet ostrá slova o rychlokvaškách nebo o tom, že dříve bylo lépe. Já jim to rozhodně nezávidím. Na výcvik mají méně času než v historii, přestože se objem potřebných znalostí rozhodně nezmenšuje, naopak. Sice už neopraví hnací vozidlo kladivem někde na trati, ale o to více si musí být jistí v předpisových ustanoveních i porozumění nové technice.

Dohání vás to i ve chvílích, kdy ve vlaku usednete jako cestující?

Profesní deformace se do mých cest samozřejmě propisuje. Přirozeně bych si nedovolil kolegům zasahovat do výkonu, pokud nejsem v práci, ale vnímám to a je to svým způsobem postižení. Sleduju plnění jízdního řádu, jízdní styl, hospodárnost... A když se nad tím zamyslím, tak mě to chytá nejen ve vlaku, podobně náročným cestujícím jsem i třeba v autobuse nebo tramvaji.

Kdybyste měl šanci, co byste na naší dráze změnil?

Přijde mi, že vozidla ohromně předbíhají infrastrukturu. A my kvůli tomu nedokážeme naplňovat potenciál železnice.

To asi jako Jablonečák znáte z vlastní zkušenosti, že? Jak dlouho by vám trvala cesta vlakem do Prahy do práce?

Tři a čtvrt hodiny. Autem je to 65 minut. To je všeřikající. Ale nevztahujme to jen na mou domovinu, takových míst je mnoho. Kéž bychom to dotáhli a naše nová vozidla u nás mohla plně využít své možnosti. A já se toho dožil. (smích)

Co byste naopak na naší dráze ocenil?

Spolehlivost. A to, co běžný cestující asi tolik nevidí. Tedy profesní čest ženoucí železničáře k tomu, aby se v pořádku dojezo do cíle. Což nejde jen za strojvedoucími, musíme zmínit i spoustu kolegů z údržby, dispečinku, ze Správy železnic a řízení provozu, co ti občas během mimořádností dokážou, klobouk dolů. ■

Na jedné palubě

Aby cesta nebyla jen přepravou,
ale i gurmánským zážitkem

Pendolino. Stále elitní výkon, stále stroj s puncem výjimečnosti. Jeho posádka je rozličná – nejzkušenější strojvedoucí starající se o co nej příjemnější jízdu, vlakvedoucí pečující o cestující, kteří očekávají nejvyšší komfort, a pracovníce a pracovníci bistra ze společnosti JLV. Právě – ale nejen – za nimi jsme se vypravili tentokrát.

Na palubě vlaku SC 503 Pendolino nás na pražském hlavním nádraží vítá jak posádka Českých drah, tak posléze v bistrovoze tři usměvavé dámy, které mají na starost, aby cesta nebyla jen přepravou, ale i gurmánským zážitkem. Základní idea restauračních vozů je jasná – zajistit, aby lidé cestou netrpěli hladu a žízní. To ale Českým drahám a společnosti JLV nestačí, a tak se společně snaží povznést službu na úroveň plnohodnotné pojezdové restaurace s pestrou a kvalitní nabídkou. Hospodu ovšem nedělá jen jídlo, ale také hostinský, jak se říká. Tedy v tomto případě trio Jarmila, Nikola a Míša.

Úkoly mají pro cestu do Ostravy jasně rozdělené. Jarmila obsluhuje za barem, Nikola prochází vlak s minibarem a Míša se pohybuje mezi první třídou a bistro, kde vypomáhá ve vytiženějších chvílích. Dnešní cesta je klidnější, a tak máme během tří hodin dostatek prostoru pro rozhovor se všemi třemi členkami sehraného týmu, aniž bychom je odváděli od toho nejdůležitějšího – péče o zákazníky.

ke kolejím, těžko se opouští. A pořád mě to baví, určitě více než v klasické hospodě," říká. Přičemž hlavní výhoda je jednoznačná. „Je to různorodé." Ano, tak jako provoz sám.

Stewardi JLV a vlakvedoucí Českých drah mají na palubě rozdílné úkoly, skutečnost je ale staví mnohem blíže. „Kolegové nám často pomáhají. S vodami, když nestíháme, někdy i sami od sebe. My se zase naopak snažíme pomoci, když si všimneme v první třídě někoho, kdo tam být nemá, radíme cestujícím, když je třeba. To musí fungovat, nemůže jet každý na sebe. Hezky se doplňujeme," pochvaluje si.

Samozřejmě vydržet celou směnu v nejužším kontaktu s lidmi znamená, že je třeba umět si odpočinout, vypnout. „Občas jsem ráda, když přijdu domů a nikdo na mě už nemluví. Je to přece jen hodně kontaktní práce. Obecně si ale ráda odpočinu v kině, hodně chodíme na koncerty, jezdím na kole... Ovšem jsem tu už jen na poloviční úvazek, takže ta potřeba odpočívat není tak silná."

Nikola

3 roky u JLV

Po (výborné) snídani odchyťáváme Nikolu, která má za sebou první výpravu s minibarem. Ačkoli se může zdát korzování vlakem s minibarem jako ta nejméně vděčná role, Nikola má překvapivou odpověď. „Já mám poslední dobou nejradši minibar, ale to zá-

leží, mívám různá období a střídá se mi to. Minibar je skvělý ve chvílích, kdy je méně lidí – za barem to může být chvílemi nuda, ale s minibarem se člověk vždycky zabaví a utíká to."

Nikola vždy pracovala v gastronomii. „Ale chtěla jsem vyzkoušet něco nového. A vlak vypadal zajímavě," říká. „Lidé se tu více střídají, žádní stále stejní štamgasti srkající celý den pivo. Ale ve výsledku se to až tak neliší. Jen se to tu trochu pohupuje," směje se. Nejsložitější je podle ní režim práce. „Musela jsem si na něj zvyknout. Přítelkyně je taky stewardka a vídáme se docela málo. Ale je fakt, že o to víc se na sebe těšíme."

20 Jarmila 8 let u JLV

„Dříve jsem byla také na vlaku, ale pracovala jsem u jiné společnosti," vypráví nám zpoza pultu Jarmila, která dnes vede tým bistrovozu. „Dohromady tak jsem na vlcích už jedenáct let. Jakmile se jednou dostanete

” Třeba dneska se nám u bistra usídlila paní s kočárkem. Ukázala jsem jí, kam má místenku, kde je místo pro kočárek... V takové chvíli nemá smysl se tvářit, že se mě to netýká. Jsme tu všichni na jedné palubě...





Už s Jarmilou jsme probírali, jak je důležitá spolupráce s posádkami Českých drah. Nikola to jen potvrzuje. „Já myslím, že to funguje. Mám mezi nimi velké oblíbenice, občas se vídáme i mimo práci. Zrovna dnes tu máme výbornou četbu, to se pak pracuje skvěle. Když se vzájemně doplňujeme, je všechno výrazně snazší. A stejně tu jsme všichni pro cestující, kteří nás málokdy vůbec rozlišují,“ dodává.

Míša

3 roky u JLV

Nejmladší členka posádky JLV vypomáhá Jarmile a chodí obsluhovat do přílehlé první třídy, ale tentokrát zažívá jednu z těch klidnějších směn. A tak vypráví, že i jí přišla práce v pojízděném pohostinství zajímavá. „A většinou taková opravdu je. Dneska navíc mám směnu s kamarádkou Nikčou, vím, že se na ni můžu spolehnout, to se pak pracuje bez stresu a příjemně. Jsme kolegyně, parťačky i kamarádky zároveň. Hodně si spolu rozumíme,“ oceňuje sestavu.

Samozřejmě – je to stále práce s lidmi, která není vždy úplně jednoduchá. „Občas

je složitější se udržet, ale musíme, nic jiného nám nezbyvá. Každý máme někdy horší den, jak zákazníci, tak my. Výhodou ale je, že se dokážeme jako posádka podržet zároveň. Když třeba Nikča vidí, že propadám do stresu, tak mi pomůže, naopak já se snažím pomoci jí, když vidím, že je toho hodně a nestíhá. Takhle se vzájemně doplňujeme, bez toho by to nešlo,“ dodává. „Důležité je umět zůstat v klidu, nenechat se zlomit. Uklidnit se, usmát, zeptat se, jestli ještě něco nepotřebuje – asertivita funguje. Postěžovat si pak můžu v ústraní.“

I ona vítá dobré vztahy s vlakovou posádkou. „Mají také hodně zajímavou práci, ale vidím zároveň, že i velkou zodpovědnost a taky to kolikrát nemají jednoduché.“ Za nejdůležitější ve vzájemném vztahu pokládá schopnost předávat si informace. „Kdykoli nastane nějaká mimořádnost, musíme vědět, co se děje, abychom dokázali správně zareagovat. Jestli je třeba rychle poklidit včetně všech nutných úkonů, protože jsme dojeli, nebo se naopak postarat o zákazníky. Nezdá se to, ale těch povinností je na-

jednou dost a správná reakce nám všem šetří čas,“ uvědomuje si.

Mnozí cestující uniformy nerozlišují, proto se i Míša snaží být ve vlaku platná, jak to jen jde. „Třeba dneska se nám u bistra usídlila paní s kočárkem. Ukázala jsem jí, kam má místenku, kde je místo pro kočárek... V takové chvíli nemá smysl se tvářit, že se mě to netýká. Jsme tu všichni na jedné palubě...“

Ale to už se vlak blíží k Ostravě. Tým bistrovozu začíná s úklidem. Sbírá použité nádobí, rovná zásoby a dává vše do pořádku. Občas přispěchá i kolega nebo kolegyně z vlakového personálu s talířkem nebo šálkem od cestujících. Probíhají poslední objednávky, provoz se uzavírá a Pendolino se připravuje na zpáteční cestu do Prahy. Tam už bude připravena nová posádka, která očekává vše ve výchozím stavu, aby mohla plynule navázat a věnovat se cestujícím v opačném směru.

Na nástupišti se ještě rychle loučíme, probíhá předání informací kolegům, od cesty zdraví strojvedoucí – a vzhůru zpět do hlavního města. Na dráze to musí odsýpat... ■

Od skeletu až po hotový vůz

První kompletní devítivozové soupravy ComfortJet už brázdí české koleje a cestujícím přinášejí zcela nový standard pohodlí. Zatímco na tratích si užívají jejich moderní interiér, v ostravském závodě Škoda Group mezitím pokračuje výroba dalších souprav v plném tempu. Od holé skříně po finální testování celé soupravy.

Haly ostravského závodu momentálně připomínají přehlídku nejmodernější železniční techniky v Česku. Desítky modrých vozů v různých fázích kompletace svědčí o rozsahu této prestižní zakázky. České dráhy převezmou celkem 180 nových vozů, které budou sestaveny do komfortních vlaků nové generace. Každý z nich tvoří šest velkoprostorových vozů druhé třídy, jeden kombinovaný restaurační vůz s oddílem druhé třídy a dva vozy první třídy, z nichž jeden bude řídicí s kabinou strojvedoucího.



„Na elektrozkoušebně se vůz poprvé oživuje.

Průběžně vyrábíme všechny typy vozů kromě řídicího, abychom byli schopni v pravidelných intervalech sestavit kompletní soupravu pro zákazníka. Po sestavení soupravy kolegové ze Siemens Mobility provádějí její statické oživení. Po oživení souprava odjíždí na technicko-bezpečnostní zkoušku, jež se koná na zkušebním okruhu ve Velimě, a pak už se souprava v nejbližším možném termínu předává.

Jan Korneta
Škoda Group

Prvotní výroba vozů probíhá ve výrobních závodech Siemens Mobility v Německu a v Rakousku, aktuálně máme příležitost vidět další fázi výroby v ostravské Škodovce, kde probíhá finální montáž vozů. Z vídeňského závodu Siemens Mobility, jenž při výrobě spolupracuje v konsorciu právě se Škoda Group, dorazí na východ Česka svařená hrubá stavba vozu, tedy skříň připravená k rozsáhlému souboru následujících prací. Podvozky jsou do Ostravy dodávány z Grazu. Řídicí vozy jsou kompletně vyráběny v závodě Siemens Mobility v Mnichově pro využití synergií z projektu lokomotiv Vectron.

Jednotlivé fáze přibližuje Jan Korneta ze Škoda Group. „Po návozu skříně z Vídně děláme tryskání, základní lak, vrchní lak. Po technologické přestávce pokračujeme předmontáží chrániček, izolace a podlahy, následně instalujeme okna. Pokračujeme rozvody elektřiny, vody, vzduchu. Následuje osazení spodní části vozu, jako je centrální zdroj energie, klimatizační jednotky, baterie, tlakové a odpadní nádrže. Poté se pokračuje osazením vnějších dveří a mezivozových přechodů, pracemi v interiéru, propojením elektroinstalace s rozvaděči, klimatizačními rozvody. Finišuje se obložním, sedadly,“ popisuje.

Teprve když je připraven dostatečný počet vozů, dochází ke spojení soupravy a k prověření funkčnosti všech systémů pod elektrickým napájením v rámci statických zkoušek. Poté je třeba vlak vyzkoušet také v pohybu. Následují další, dynamické testy na zkušebním okruhu i mimo něj, které ověřují bezpečnost a technickou

V Ostravě probíhá kompletní vystrojení vagonů od svařené skříně po celkové dokončení. Na fotografii vidíme montáž kabeláže, vzduchotechniky a dalších komponentů konkrétně do vozu první třídy.



Dva hotové řídicí vozy Afmpz čekají ve venkovní části ostravského areálu Škoda Group na spojení do definitivní konfigurace jednotek ComfortJet.



připravenost vozidel pro provoz. Poté už nic nebrání tomu, aby souprava zamířila ke svému provozovateli.

Šestnáct vagonů ve výrobě naráz

Vzhledem k množství rozpracovaných vozů se nutně vkrádá otázka, kolik se jich vlastně najednou v Ostravě kompletuje. „Množství vozů ve výrobě se samozřejmě



Práce na vstrojování jednotlivých vagonů souprav ComfortJet probíhala v době pořízení reportáže hned na šestnácti z nich.



mění v čase. Dnes je v různé fázi rozpracovanosti ve výrobě nebo čeká na montáž šestnáct vozů."

Přestože železniční průmysl zasáhly v posledních letech potíže spojené s covidem, válkou na Ukrajině i globálními dodavatelskými problémy, výroba ComfortJetů probíhá zatím bez zpoždění. „Pokud nás něco nezradí, je naší ambicí

předat všechny vozy v řádných termínech," říká Korneta s úsměvem.

Zakázka na nejmodernější soupravy na tuzemských kolejích je prestižní nejen pro České dráhy a konsorcium Siemens Mobility - Škoda Group, ale také pro samotný ostravský výrobní areál. Pro ten je výroba vozidel putujících do rukou našich strojuvůdců tradičně stěžejní. Od CityEle-

fantů přes Pantery až po ComfortJety.

„Je to pro nás zcela zásadní zakázka, která nás posouvá dále s naším konsorciálním partnerem ve všech oblastech od technické dokumentace až po výstupní kontrolu," oceňuje Korneta.

Ale dost už slov, nechtě hovoří zejména obrázky přímo z výroby. Pro úplnost dodejme, že reportáž vznikla 12. května 2025. ■

Válka k nám zavála jedinečné vlaky

Přestože se vojenské operace odehrávaly na území obnoveného Československa většinou až v posledním roce války, byla železniční infrastruktura vážně poškozena. Na silvestra 1945 evidovaly ČSD pouze 2 415 provozuschopných lokomotiv, tedy pouhou polovinu stavu z roku 1938. Nákladních vozů bylo k dispozici jen 49 000, což bylo o 45 000 méně než v posledním roce před začátkem války.

Hodně vozů a lokomotiv bylo během války zničeno nebo těžce poškozeno. Další se v nejrůznějších transportech dostaly do zahraničí. Naopak v Československu se objevila řada zahraničních vozidel – lokomotiv, vozů a také jednotek. Dílem to bylo při nejrůznějších válečných transportech a dílem byly během války na území v roce 1945 obnovené republiky schovány před nálety. Po válce jezdilo všechno, co bylo po ruce, bez ohledu na svůj původ.

Mnohá zatoulaná vozidla tu byla pouze v jednom kuse a brzy po válce se vrátila domů. Jiných strojů se k nám dostalo víc a udržely se v provozu ČSD i víc než jedno desetiletí. U některých řad to byly dokonce desítky vozidel.

Chlouba z Německa

Perlou mezi tzv. kořistními vozidly byl Modrý blesk. Elegantní aerodynamická třívozová jednotka označená v Československu jako M 494.001. Veřejnosti byla představena po opravě v českých podnicích v září 1946. Prezentační jízdy se účastnil ministr dopravy, novináři a vznikl dokonce krátký zpravodajský film, který vychvaluje nejnovější a nejluxusnější vlak ČSD, který

bude nasazen na spojení Slovenská strela mezi Bratislavou a Prahou. O tom, že se ve skutečnosti jedná o německou jednotku typu Köln vyrobenou ve 30. letech pro říšské dráhy DR, nepadla ani zmínka.

Při zkušebních jízdách dosáhl Modrý blesk i u nás rychlost 160 km/h. V běžném provozu však mohl jezdit nejvíce 130 km/h. Ve své domovině před světovou válkou obsluhoval tzv. létající vlaky. Jednalo se o několik desítek rychlých motorových spojů DR s maximální rychlostí 160 km/h, které jsou někdy označovány za první vysokorychlostní železniční síť. Většina vlaků měla cestovní rychlost přes 100 km/h a úsekovou rychlost, např. mezi Berlínem a Hannoverem, byla více než 130 km/h. Víc než mohly jezdit v Československu.

S Hamburkem do Ostravy

Jedinou jednotku Modrého blesku nebylo čím zálohovat a poměrně brzy, asi v roce 1953 nebo 1954, se vrátila do Berlína, kde sloužila ještě řadu let. To osud kratších, dvouvozových jednotek typu Hamburg byl zajímavější. I ty se dostaly do Sudet v rámci ochrany výjimečných vozidel DR před nálety na velká města Německa



a v roce 1945 zůstaly na území Československa. Bylo jich celkem šest a u ČSD dostaly novou řadu M 297.0.

Po opravě v našich závodech byly uvedeny do provozu například na „létajícím Ostravanu“ nebo na Slovenské strele. Na konci 40. let zvládaly cestu mezi Bohumínem a Prahou za zhruba 5 hodin s cestovní rychlostí kolem 75 km/h. U jednotek se dokonce využívalo vícenásobné řízení, když v některých úsecích byly spojeny dvě jednotky do jednoho vlaku. Vedle Ostravanu bylo možné je potkat na Slovenské strele, Brněnském draku nebo na Tatranu. U ČSD dojezdily na začátku 60. let, a přestože byly starší a méně komfortní oproti Mod-




 Během války se na naše území dostaly i první výkonnější motorové lokomotivy německého typu WR 360 C 14, které byly původně určeny hlavně pro wehrmacht. Sloužily tam, kde bylo nebezpečí exploze: ve skladech paliv, muničních skladech atp. S rychlostí 60 km/h a výkonem 265 kW našly uplatnění i v lehkých traťových výkonech. Německé železnice je označily V 36 a ČSD jako T 334.0, ale nezaměňovat za pozdější stejnou řadu z ČKD. ČSD jejich prostřednictvím získaly první zkušenosti s motorovými lokomotivami. Jeden zachovaný stroj se nachází v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka.

rému blesku, až do konce provozu patřily k tomu nejlepšímu na československé železnici. Luxusnější snad byly jen tři salonní vozy legendárního vlaku Rheingold, které po válce převzaly ČSD a udělaly z nich restaurační vozy.

Italka v Praze

Jinou exotiku představovaly italské elektrické lokomotivy, které se dostaly do provozu na pražských spojkách. Původní typ E 626 FS byl za války zřejmě nasazen i kolem Varšavy, kde byly tratě elektrizované soustavou 3 kV DC. Když se blížila fronta, byly evakuovány a čtyři kusy zůstaly na našem území.

V Itálii bylo v letech 1927 až 1939 vyrobeno 448 lokomotiv s výkonem 1 850 kW a rychlostí 95 km/h s atypickým pojezdem B0' B0 B0'. Těžce poškozené lokomotivy – zbavené původních, hlavně měděných, součástek – zachránily na začátku 50. let dílny ČSD v Nymburce a v České Třebové. Tři byly opraveny pro provoz na systému 1 500 V DC a nasazeny do provozu s nákladními vlaky na pražských spojkách, hlavně mezi Smíchovem a Vršovicemi. V provozu vydržely do května 1962, kdy byla síť pražských spojek přepojena na systém 3 000 V. Atypické lokomotivy se však na původní systém už neupravovaly. ■

Aviatická pouť v Pardubicích

Přijďte si užít víkend plný leteckých zážitků na 33. ročník Aviatické pouti v Pardubicích! Těšit se můžete na historické i moderní letouny, akrobatické ukázky a bohatý doprovodný program pro celou rodinu. Akce se koná 7.–8. června na pardubickém letišti.



Program
Aviatické pouti



Do Milovic za zábavou i dopravou

Zveme vás na Milovické slavnosti a Regionální den PID, které proběhnou v sobotu 14. června na Hakenově stadionu. Těšit se můžete na historické autobusy, jízdy s RegioFoxem, slevenky do muzeí i zábavu pro děti. Nebude chybět hudební program, atrakce a občerstvení.



Program
Regionálního
dne PID



Rail Business Days 2025

Navštivte prestižní veletrh Rail Business Days v ostravském Trojhalí Karolina! I ve čtvrtém ročníku na vás čeká moderní železniční technika, zajímavý doprovodný program i inspirativní setkání se špičkami v oboru. V rámci akce nebude chybět ani studentský den. Již 10.–12. června.



Více informací
i vstupenky na RBD



Velká letní soutěž s MultiSport

Chcete se zapojit do soutěže o výhry v hodnotě více než 400 000 Kč? Stačí mít v létě aktivní kartu MultiSport a přihlásit se do soutěže. To můžete udělat až do konce srpna.



Stačí naskenovat
a přihlásit se!

Fotokoutek

Pochlubte se svými fotoúlovky

Železnice je velmi fotogenická. Proto do rubriky Fotokoutek zařazujeme i snímky od vás, našich čtenářů a kolegů. Zachytili jste pěkný moment, výhled nebo detail z prostředí, který se týká Českých drah? Podělte se o něj! Rádi vaši fotku otiskneme.

26

Fotografie zasílejte do 20. června na adresu komunikace@cd.cz. Nejlepší kousky zveřejníme v příštím vydání. Zasláním fotografie zároveň souhlasíte s jejím využitím pro potřeby komunikace a marketingu Českých drah.



Čtenářské foto

Lokomotivu řady 750.7 přezdívanou pro její charakteristický tvar čela a kabiny Břejlovec pořídil při zapadajícím slunci náš strojevedoucí Marek Lipový.

POMŮČKA: PALOLO, TROKAR	SAZE (ZASTAR.)	MLHA	KONEC TAJENKY	DRUH PALMY	MOŘSKÉ VYDRY		HEREC VPANTO- MIMÉ	AFRICKÁ ANTILOPA	OKOLO	OLIVOVÉ ZBARVENÝ NEROST		EDÉM	HROB (KNIŽNĚ)	PSACÍ PERO	PAPOUŠEK
TELEVIZNÍ DETEKTIV						EGYPTSKÁ BAVLNA					PODMÍTKA				
ZPĚVOHRA						MODLA					ST. JEDNOTKA TLAKU NAJEDNOU				
PLOŠNÝ STAVEBNÍ DÍL						MALINOVÁ LIMONÁDA DOPORUČENÍ									
CHIRURGICKÝ NÁSTROJ							MENTOLOVÁ ŽVÝKAČKA SLAVNÁ UMĚLKYNĚ						PARKOVÝ STROM	VE VELKÉ VZDÁLE- NOSTI	PORAZIT
	ŽVÁST	KOVOVÝ PRVEK ČAPKOVÝ DRAMA						STAV BEZ VÁLKY DOMÁCKY ANTONÍN				PR. DEVELOP. SPOLEČNOST KOŘIST			
ÚDAJNĚ				JEŘABINOVÝ CUKR PODOBA					NALÉHÁNÍ BIBLICKÝ MOŘEPLAVEC						
DOUTNÁK (ZASTAR.)					ZNAČKA KOSMETIKY BŮŽEK LÁSKY					VYZRÁLÁ VYSOKOŠK. UČITEL					
DOJNICE						ORGANICKÁ SLOUČENINA KLADNÉ ELEKTRODY					HLAVA RODINY RODITI				
	PAŠOVANÉ ZBOŽÍ (ZASTAR.)	OSAMOCENA ÚKON					ZAČÁTEK TAJENKY KDOPAK								
OCHRÁNKYNĚ									ŠPERK ZNAČKA KEČUPŮ						
CIZÍ PLOŠNÁ MÍRA				POKOLENÍ SADA				TĚLOCVIČNÁ POLOHA JEHLIČNANY					VÝLOŽKA	BĚLOVESKÁ KYSELKA	DOBA
HROMADA PAPÍRŮ (OBEČNĚ)					DOLŮ PYTEL							ŽÁDNÁ VĚC (SLOV.) ZÁHROBÍ (ZASTAR.)			
	OLYMPIJSKÁ ZKRATKA	ÚKAZY TUK					PIKANTNÍ ZÁLIVKA SPORTOVNÍ ROZHODČÍ								
SLOVENSKY MÍČ						USRKNUTÍ (ŘIDČ.) PRAVÍTKO (ZASTAR.)				OPĚRNÁ ZEĎ JEDLÝ MOŘSKÝ ČERV					
ZNAČKA PRAČÍHO PRÁŠKU				CHLAPEC (HOVOR.) PROLÉVAT (SLZY)					CHMELOVÉ NÁPOJE GLUTEN				ŠTĚTINA ČERNÉ ZVĚŘE	ČINIT	
CÁR					SELANKA LINOLEUM (HOVOR.)						ZUŘIVOST AVŠAK				
	OCHOTNÍ ŠPAN. VY- CHOVATELKA							DOMÁCKY ELIŠKA FILIPÍNSKÁ SOPKA				VYSOKÁ KARTA ZKR. SOUHV. ERIDANUS			
SVALOVÁ OCHABLOST (MEDIC.)							PATŘÍČÍ APOLENĚ								
POUZE JEDNA							PŘEHOZ BEZ RUKÁVŮ								
TEKUTÝ OBVAZ							SMYČKA				ZPŮSOB BARVENÍ TKANIN				

Co začínalo jako zábava, je dnes zbraň. O falešných nahrávkách jsme v posledním měsíci psali také na intranetu. Slouží podvodníkům k vylákání peněz, hesel i důvěrných dat. A pamatujte – v případě pochybností se obraťte na náš Odbor bezpečnosti (O30 GR ČD).

Vyluštěnou tajenku křížovky zasílejte na e-mail komunikace@cd.cz do 20. června 2025. Vylosovanému šťastlivci zašleme dárek a v příštím vydání uveřejníme jméno i pracoviště výherce. Tím posledním je zatím Petr Nádeník z Oblastního centra obchodu Západ. Gratulujeme!

Vaše osobní údaje jsou zpracovávány v souladu s českými a evropskými právními předpisy.



Přečtěte si časopis
Železničář také
elektronicky

Interní komunikace. Na dosah.



WhatsApp kanál



Železničář i elektronicky!



Intranet v mobilu

Anebo nám napište na komunikace@cd.cz

Milujeme vlaky.
Zamilujte si je taky.

 **České dráhy**
Moderně a spolehlivě