

ČD železničář

prosinec / 2025 Časopis pro zaměstnance Českých drah

Téma:
Rok Českých drah

Rozhovor:
**Drážní silvestr
očíma pěti z nás**

Den s:
**Dominikem
Honzíčkem
a Jaroslavem
Kopeckým
o Mikulášských
jízďách**



5 000

Za každým vánočním spojením stojí lidé. Na Štědrý den jich bude 5 000 v práci, aby ostatní mohli být s rodinami. Díky, že držíte vlaky v pohybu!



Přečtěte si časopis
Železničář také
elektronicky.

4 664

24. prosince bude přes čtyři a půl tisíce našich vlaků na cestách.

815

Právě tolik zastávek budou mít vlaky Českých drah, které na své palubě budou rozvážet Betlémské světlo do všech koutů České republiky. Celkem to bude 69 našich spojů. Přijdete si pro své světlo k jednomu z nich také?

13

Jedinečné spojení vlaků a vánoční atmosféry oslavujeme i o letošním adventu. Proto jsme vypravili nebo ještě vypravíme 13 vlaků v rámci takzvaných Mikulášských jízd.



Název a kontaktní údaje: České dráhy, a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1
IČO: 70994226 | DIČ: CZ70994226 | Tel.: +420 972 111 111 | E-mail: info@cd.cz
Datová schránka: e52cdsf | www.cd.cz

Vlastník (jediný akcionář): Česká republika. Podle ustanovení § 12 zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, v platném znění, jediný akcionář – stát, vykonává práva akcionáře v akciové společnosti České dráhy prostřednictvím řídicího výboru.

Skutečný majitel: České dráhy, a.s., podle ustanovení § 7 zákona č. 37/2021 Sb., o evidenci skutečných majitelů, v platném znění, nemají skutečného majitele.

Šéfredaktor: Tomáš Lukašík

Redakce: Vít Čepický, Petr Štáhlavský, Anna Curtis Lit, Lenka Voplatková

Grafická úprava: Sevenart, s.r.o.

Vydavatelský servis zajišťuje: České dráhy, a.s., Tiskárna Olomouc

E-mail: komunikace@cd.cz

Obsah

4 Foto měsíce
Vectron ve vánočním svetr

6 Modrý svět
To nejpodstatnější,
co se odehrálo v listopadu

9 Nepřehlédněte
Kolektivní smlouva je podepsána

10 Rozhovor
Drážní silvestr očima pěti z nás

14 Téma
Rok Českých drah

18 Den s
Dominikem Honzíčkem
a Jaroslavem Kopeckým,
kteří rozdávají radost

20 Jsme jeden tým
Představujeme
Tým Nadace fondu
ŽELEZNICE SRDCEM

22 Od kolejí
Jak se Vectron a Stadlery
převlékly do vánočního

**24 Historie
s okřídleným kolem**
To bývaly zimy

26 Tipy redakce a soutěž
Pochlubili jste se nám svým
posledním železničním
fotoúlovkem?





Vectron ve svetu

V prosincovém čísle Železničáře vládne adventní atmosféra. I proto vás na této dvoustraně vítá Vectron 193 569, který oblékl vánoční háv už zkraje prosince. Mimochodem pokud byste se rádi sladili, vánoční svetry se stejným motivem najdete v našem fanshopu. V rubrice Den s na vás čeká Mikulášský parní vlak, na jehož palubě se kromě Mikulášovy družiny činili i naši zaměstnanci.

Pozornost v tom čísle obracíme také k přelomu drážního roku. Proto rozhovor patří našim kolegům a tomu, jak se změna jízdního řádu propisuje do jejich každodenní práce, v Tématu shrneme nejvýznamnější události v uplynulém roce.

Přelom toho kalendářního roku pak už necháváme jen na vás. Přejeme příjemné čtení, bezproblémový vjezd do nového jízdního řádu a ať máte v roce 2026 postaveno na volno!

Co je u nás v ČD nového



Rok velkých změn. Děkuji vám za to, že je děláme společně

Letos jsme ušli obrovský kus cesty. Modernizujeme flotilu, zlepšujeme servis a zázemí pro údržbu a krok za krokem měníme zkušenost lidí, kteří s námi cestují. A všechno to stojí na vás. Děkuji každému z vás za práci, kterou pro České dráhy děláte.

Konec jízdního řádu je pro nás vždy symbolickým okamžikem. Chvilí, kdy se můžeme zastavit a ohlédnout se za tím, co všechno se nám podařilo. A že toho opravdu nebylo málo. Byl to rok, kdy jsme investovali do nových vlaků a servisního zázemí, překonali rychlostní rekord české železnice a měnili způsob, jakým o nás cestující přemýšlejí. Zavedení prvních bateriových vlaků v republice, úspěchy linky Baltic express, dokončení flotily druhé generace RegioPanterů, první kompletní Comfortjet, nové Vectrony pro rychlost 230 km/h, rekordní rychlost Pendolina, otevření nového terminálu autovlaku nebo modernizace dep v Olomouci a České Třebové. Všechny tyto projekty mají jedno společné.

Za tím vším stojí práce tisíců z vás napříč celou firmou. Ať už vedete vlak, staráte se o cestující, udržujete vozidla, plánujete oběhy, pracujete na řízení provozu, v zákaznických službách, administrativě nebo v zázemí. Každý z vás má podíl na tom, že České dráhy fungují jako moderní, spolehlivý a respektovaný dopravce. Děkuji vám za váš přístup, energii a loajalitu. Jsem hrdý na to, co jsme letos dokázali. A těším se na to, co dokážeme společně v roce příštím. Přeji vám klidný advent, pohodové Vánoce s vašimi blízkými a do nového roku hodně zdraví, energie a bezpečných kilometrů.

Michal Krapinec



Michal Kraus končí ve vedení Českých drah

4. prosince 2025 uplynul mandát místopředsedy představenstva Michala Krause. Jako člen představenstva odpovědný za Úsek servisu přispěl k řadě změn, které vedly k nastavení procesů, posílení kvality opravárenství, rekordním investicím do jeho rozvoje i k podpoře dlouhodobého rozvoje úseku. Nově je vedením Úseku servisu dočasně pověřen Tomáš Honomichl, který zajistí plynulé navázání na dosavadní práci a pokračování v klíčových projektech. Děkuje Michalu Krausovi za jeho přínos pro České dráhy a přeje mu mnoho úspěchů v dalším profesním i osobním působení.



Nový lídr drážní nostalgie: Matěj Horn povede vznikající nadační fond

Nadační fond, který má převzít péči o historické železniční dědictví Českých drah, zná svého prvního předsedu správní rady. Stane se jím Matěj Horn, dosavadní manažer z Království železnic, jenž vzešel z patnácti uchažečů otevřeného výběrového řízení. „Železnici mám v srdci. Mým cílem je, aby historické lokomotivy a vozy nebyly pouhými muzejními exponáty, ale staly se živou připomínkou umu našich předků a přitahovaly k železnici další generace,“ říká. V nejbližších měsících se zaměří na formální vznik fondu, konsolidaci parku historických vozidel a zajištění stabilního financování. Zároveň chce otevřít nové prodejní a fundraisingové kanály a modernizovat marketing nostalgie. Fond bude spravovat a udržovat historická vozidla, podporovat jejich provoz a zastřešovat popularizaci železniční historie. Zázemí najde v Lužné u Rakovníka, které mu ČD za symbolickou cenu pronajmou.

RegioFoxy posilují dopravu v Podkrkonoší...

Do Královéhradeckého kraje dorazily poslední dva RegioFoxy z letošní dodávky a doplnily tak stále rostoucí „liščí“ flotilu. Nové jednotky 847.058 a 059 nyní čeká nasazení na linku V2 mezi Hradcem Králové, Doudleby a Letohradem. Nabídnou také bezbariérové spojení z krajského města směrem na Rychnov či Solnici bez nutnosti přestupu.

RegioFoxy znamenají generační skok v kvalitě, komfortu i spolehlivosti vlaků na neelektrifikovaných regionálních tratích. Celkem máme objednáno 106 vozidel, z nichž 69 už jezdí napříč kraji. Příští rok zamíří do Podkrkonoší dalších sedm a užavou tak dodávku, která zásadně mění úroveň regionální dopravy.



... a další RegioFoxy se rozjedou také po Středočeském kraji, tentokrát se dočká Mělnicko a Boleslavsko

Ke stávajícím RegioFoxům v barevné kombinaci Pražské integrované dopravy, které už jezdí z Prahy na Beroun (přes Rudnou) a z Berouna do Rakovníka, přibudou v závěru roku další kousky. Na zcela nové stroje se tentokrát mohou těšit kolegové a cestující na lince R43 z Prahy přes Neratovice a Všetaty do Mla-

dě Boleslavi a S3 z Prahy rovněž přes Všetaty do Mělníka, do konce roku jich sem dorazí osm. V příštím roce pak další zamíří rovněž na ikonický Posázavský pacifik z Prahy přes Jílové do Čerčan. Celkem se po středočeských kolejích bude v závěru příštího roku prohánět 38 motorových jednotek řady 847.



Podali jsme nejlepší nabídku na moravské rychlíky

Máme našlápnuto k významnému úspěchu v rámci soutěží provozovatelů dálkových linek. Jak vyplývá z dat zveřejněných Ministerstvem dopravy, podali jsme nejvýhodnější nabídku v soutěži na provoz tzv. moravských rychlíků, tedy linek R8, R12 a R13. Soutěž je na šestileté období s platností od 12. prosince 2027, resp. od jízdního řádu 2030 u linky R12. Celkem půjde o necelých 5 milionů vlkm ročně. Balíček zahrnuje trojici rychlíkových linek vycházejících z Brna: R8 Brno – Ostrava – Bohumín (nyní provozuje RegioJet), R12 Brno – Olomouc – Jeseník/Šumperk (provozují ČD) a R13 Brno – Břeclav – Olomouc (provozují ČD).

Po letech tak máme šanci vrátit se na linku R8 a našimi vlaky tak znovu přímo propojit druhé a třetí největší město České republiky. Nabídky uchazečů o provoz rychlíků budou nyní vyhodnoceny a následně vyhlásí Ministerstvo dopravy výsledky soutěže.

Nová hala v Chebu míří do finále

Chebské depo prochází největší proměnou za poslední desítky let. Nová moderní opravárenská hala, která vzniká na místě původních objektů, je už téměř hotová a hlavní práce se přesunuly dovnitř. Podle plánu by měla začít sloužit na jaře příštího roku. Pro místní týmy půjde o zásadní posun v komfortu i technických možnostech údržby.

Nový objekt patří k nejmodernějším v celém systému údržby. Tři koleje s užitnou délkou 165 metrů umožní servis ucelených souprav, portálový jeřáb s nosností 12,5 tuny zajistí manipulaci s díly na střeše vozidel a pět sad zvedáků umožní pracovat současně na několika vlcích. Součástí haly budou i dílny, sklady a nové sociální zázemí pro zaměstnance.

Velká pozornost byla věnována i ekologii a energetické úspornosti. Na střeše se počítá s fotovoltaikou, využívat se bude i dešťová voda a vytápění zajistí kombinace kotelny a teplovzdušných jednotek. Při stavbě navíc dělníci recyklovali více než 80 % materiálu ze zbouřených objektů.

Cheb tak získá moderní servisní centrum, které svou kapacitou i výbavou připraví dnešní i budoucí flotilu na další roky provozu.



Samotná hmotnost ocelové konstrukce haly je 395 tun, na opláštění stěn a střechy bylo použito přes 5 800 m² panelů. Stavíme také 3,2 kilometru nového kolejiště a 19 výhybek.

Nárůst mezd o 2,5 %, mimořádná odměna 10 000 Kč. Kolektivní smlouva pro rok 2026 je podepsána

Ve čtvrtek 4. prosince došlo na jednání mezi zástupci odborových organizací a zaměstnavatelem k podpisu nové kolektivní smlouvy pro příští rok. Zaměstnancům přinese navýšení Tarifních stupňů a Smluvních mezd o 2,5 %, vyplacení mimořádné odměny ve výši 10 000 Kč, navýšení některých příplatků v celkové hodnotě 0,7 % a také navýšení hodnoty stravenek o 20 Kč na stravenku.

O dvě a půl procenta si polepší zaměstnanci Českých drah v příštím roce. Právě o tuto částku se totiž dle nově podepsané kolektivní smlouvy navýší Tarifní stupně a také objemové prostředky pro Smluvní mzdy. Mimořádná odměna ve výši 10 000 Kč navíc bude vyplacena spolu se mzdou za listopad, tj. již v prosinci.

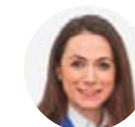
Nová podoba smlouvy zahrnuje navýšení některých příplatků v celkové hodnotě 0,7 %. To se týká příplatku za práci o sobotách a nedělích a kompenzace za obtížnost pracovního

režimu při výkonu složeném ze dvou směn s odpočinkem. Hodnota stravenek se zvýší o 20 Kč na kus. Společně se stravným u mobilních zaměstnanců se jedná o navýšení o 0,2 %.

Všechny ostatní benefity garantované kolektivní smlouvou, jako jsou kondičně ozdravné pobyty, dodatkové volno a stávající úpravy pracovní doby, zůstávají beze změny.

Platnost kolektivní smlouvy je stanovena až do konce března 2027, aby v době dalšího vyjednávání už byly k dispozici hospodářské výsledky Českých drah za uplynulý rok. ■

Velmi si cením konstruktivního přístupu všech odborových partnerů. Společně se nám podařilo uzavřít dohodu, která zaměstnancům přináší růst platů a jistotu, že benefity zůstanou zachovány v plné šíři. Zároveň jsme museli brát ohled na ekonomické možnosti firmy, protože mzdy a benefity představují každoročně jednu z nejvyšších nákladových položek. Cílem bylo nabídnout maximum v rámci toho, co si společnost dokáže vydělat svou činností.



Blanka Havelková
členka představenstva
a náměstkyně generálního
ředitele pro lidské zdroje



Drážní silvestr očima pěti z nás

Start nového jízdního řádu nebo také železniční Nový rok znamená pro celou řadu z nás nejen úpravu zaběhlých rutin, ale často i adaptaci na nové technologie, vozidla nebo provozní postupy. Proto jsme tentokrát oslovili hned pět našich kolegů z různých profesí a ptali se jich, co pro ně změna grafikonu znamená dnes a jak vzpomínají na svůj vůbec první jízdní řád v kariéře.



1. Když zazní, že „začíná nový jízdní řád“, co to pro vás osobně a kolegy pracovníě znamená?
2. Vzpomenete-li svůj úplně první jízdní řád v kariéře – co bylo tehdy jiné než dnes?
3. Jakou změnu (nebo detail) letošního jízdního řádu byste doporučil/a cestujícím, aby si jí všimli – a proč? A co naopak nejvíce zaujalo vás?
4. Jaký byl váš uplynulý pracovní rok, na co budete vzpomínat?
5. A co byste kolegům do nového jízdního řádu i roku popřál/a?

Lucie Soukupová

vlakvedoucí

1. Když se řekne, že začíná nový jízdní řád, pro nás to znamená období zvýšené pozornosti a adaptace. Každá změna v grafikonu přináší nové časy, jiné obraty, případně i změny souprav nebo směn, a je potřeba se s nimi rychle sžít. Na začátku je to pro všechny kolegy o pečlivém sledování detailů, o větší ostražitosti a o tom, aby vše fungovalo hladce hned od prvního dne.

Zároveň je to ale i období očekávání. Nový jízdní řád většinou přináší úpravy, které mají zlepšit provoz nebo zvýšit komfort cestujících, a my je vnímáme jako příležitost posunout se zase o krok dál. Pro mě osobně to znamená začátek nové etapy — s novými výzvami, ale i s novými příležitostmi ukázat, že svou práci děláme profesionálně a s odpovědností.

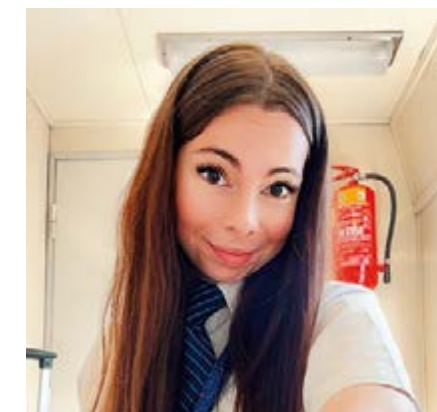
2. Když se vrátím ke svému úplně prvnímu jízdnímu řádu v kariéře, musím se poušmat – tehdy jsem nebyla vlakvedoucí, ale stevardka v jídelním voze. Všechno pro mě bylo nové. Upřímně, první den jsem ani netušila, že na vlaku existuje někdo jako vlakvedoucí. Byla to úplně jiná doba. Spoju bylo méně a i vozový park vypadal úplně jinak. My jsme ještě jezdili se starou plynovou hospodou, což je s dneškem absolutně neporovnatelné.

Dnes máme moderní bistra, novější jednotky a celkově mnohem vyšší komfort pro cestující. Ta proměna je vidět na každém kroku – technicky, provozně i ve způsobu práce. Železnice jde rychle dopředu a já mám radost, že u toho můžu být a snažit se držet krok s tím, jak se celá doprava modernizuje.

3. Za jednu z nejvýraznějších změn letošního jízdního řádu považuji zavedení povinné rezervace ve vybraných vlacích směrem na Ostravu. Tyto spoje patří dlouhodobě k nejvytíženějším a tato úprava výrazně zvýší komfort i předvídatelnost cestování. Cestující získají jistotu svého místa, odpadne stání v uličkách a celková atmosféra ve vlaku bude mnohem klidnější a kultivovanější.

Dalším pozitivním prvkem je nasazování modernějších souprav, jako je ComfortJet, které přinášejí vyšší standard vybavení i pohodlí. Kombinace nových vozů a povinných rezervací vnímám jako logický krok směrem k současným nárokům na kvalitu dálkové dopravy. Cestování bude nejen pohodlnější, ale i celkově organizovanější.

Mě osobně nejvíce těší, že se tyto změny podařilo prosadit. Vnímám je jako důkaz, že se systém skutečně posouvá dopředu – ke komfortnějším službám pro cestující a k efektivnějším podmínkám pro nás, kteří na vlacích denně pracujeme.



4. Uplynulý pracovní rok byl náročný, ale zároveň velmi obohacující. Pozнала jsem mnoho nových kolegů i cestujících a získala řadu zkušeností, které mě posunuly jak profesně, tak osobně. Nejvíc si ale cením toho, že jsem si dokázala splnit svůj cíl a posunout se tam, kam jsem směřovala. Byl to rok plný učení, odpovědnosti a momentů, které mi připomněly, proč tuto práci dělám.

5. Nový jízdní řád přináší řadu změn, které budou pro provoz i zaměstnance výzvou. Všichni víme, že to znamená vyšší zodpovědnost a někdy i náročnější situace v každodenním provozu. Jsem ale přesvědčená, že kolegové to zvládnou stejně jako dosud – protože opakovaně dokazují, že si umí poradit i v náročných podmínkách a držet provoz v chodu s profesionalitou a lidským přístupem. Do nového jízdního řádu i roku bych kolegům popřála především dostatek sil, stabilní a podporující tým, méně zbytečných komplikací a co nejvíce směn, které jim připomenou, že tato práce má smysl.

Ondřej Málek

supervizor

1. Pro mě to určitě znamená každoročně spoustu změn v předpisech (letos hlavně zásadní změny v těch dopravních), které je zapotřebí vstřebat, a hlavně je dále šířit v rámci metodické a osvětové činnosti mezi kolegyně a kolegy z provozu. Některé změny GVD pro nás znamenají i jinou vzbuzbu – zajíždění na jiné tratě, načerpání informací o místních poměrech, znalost jiných dopravních systémů a podobně. A zde je úkol můj – pomoci kolegům připravit se na tyto novinky, samozřejmě ve spolupráci s vedením osobní stanice.

2. Samozřejmě vzpomínám, byl to GVD 2007/2008 (nastoupil jsem k ČD 1. 4. 2008) a vzpomínám na něj rád. Byl začátek čerstvého vlakvedoucího po zkouškách nebyly jednoduché. Po krátkém působení v SVČ Žďár nad Sázavou jsem se dostal

do SVČ Havlíčkův Brod, kde mi hrozně moc pomohl úžasný kolektiv vlakvedoucích, kteří mě mezi sebe přijali a dodnes se mezi nimi cítím jako ryba ve vodě. Co bylo jiné? Především technika, začínal jsem v době, kdy se vlaková dokumentace psala ručně, mobilní aplikace byly cizím slovem, standard infosystému ve vlaku byly papírové směrovky, soupravy na Vysočině ve složení BDs+Bmto (hytlák a patrák). Technika se s dnešním stavem nedá vůbec srovnat.

3. Zůstanu na regionálním poli – v rámci nového jízdního řádu se vlaky vrátí do stanice Jihlava město, kde se finišuje se stavbou úplně nové stanice a zároveň i dopravního terminálu. Celý GVD 2024/25 je tento tarifní bod zrušený a vlaky zde jen projíždí. Cestujícím nabídne hlavně pohodlný a bezbariérový nástup do vlaku se skvělou dostupností centra Jihlavy.



4. Uplynulý rok byl pro mě ve znamení přátelské atmosféry, spolupráce s kolegy z provozu a přípravy nových kolegů na pozici vlakvedoucích. Zároveň byl ale i rokem dalšího rozvoje a výzev. Na počátku roku jsem absolvoval kurz pedagogického minima a v průběhu roku jsem měl tu čest se zapojit do projektu rozšíření virtuální reality pro účely výcviku nových, ale i stávajících zaměstnanců.

5. Co víc popřát než hlavně pevné zdraví! Snažte se každý den najít aspoň malý důvod k radosti, a to nejen v práci, ale hlavně v osobním životě. A na kolejkách? Opatrujte se, a hlavně se vždy vraťte bezpečně domů!

Jan Spurný

strojmistr / strojvedoucí

1. S každým příchodem nového jízdního řádu přichází nejen pro mě, ale i pro kolegy určitá změna. Objevují se nové spoje, mění se čísla vlaků a jejich časová poloha. Je třeba si na tyto změny zvyknout, nicméně již je to každoroční rutina.

2. Úplně první jízdní řád jsem zažil jako strojvedoucí v roce 2015. Byl to rok, kdy jsem profesně začínal na lokálních tratích v Olomouckém kraji a zásadní rozdíl byl v tom, že obměna vozového parku a modernizace teprve přicházely a já se těšil na nová vozidla, které České dráhy začaly ve větším rozsahu pořizovat.

3. Naším cestujícím bych určitě doporučil nové vlakové spojení do zahraničí – ať už formou denního spoje, či pro změnu za využití nočních vlaků EuroNight. Když jsem se v nedávné době díval na možnosti cest do zahraničí, sám jsem byl velmi překvapen, kolik možností máme.

4. Uplynulý pracovní rok hodnotím velmi pozitivně. Vždy se našly dny, kdy jsme v práci museli řešit určitá omezení vlivem počasí či problémy na infrastruktuře, nicméně převažovaly ty pozitivně laděné dny.



5. Všem svým kolegům bych do nového jízdního řádu popřál hodně štěstí při vykonávání jejich práce, klidné směny bez mimořádných událostí a v neposlední řadě mnoho spokojených cestujících.

Pavel Herčík

vedoucí Oddělení technologie a jízdního řádu

1. Je to pro nás nový začátek, to, co společně celý rok připravujeme, se začíná měnit ve skutečnost. Pro naše oddělení je vždy stěžejní první týden nového jízdního řádu, kdy s očekáváním sledujeme, zda v provozu vše správně funguje. Zároveň to pro nás znamená na pár týdnů takovou pracovní úlevu. A v lednu to začne vše znovu.

2. Pamatuji si to, jako by to bylo dnes. Psal se rok 2008 a jako úplně můj první úkol byla rozsáhlá změna vozby v rámci změny infrastruktury v Praze, kdy se zprovozovalo Nové spojení. Ta práce byla v té době klidnější, nebylo tolik změn a výluk jako v současné době, na druhou stranu se všechno tvořilo, jak se říká, v ruce a plno procesů nebylo automatizovaných, jako jsou nyní.

3. Rozhodně je to velká obměna našeho vozidlového parku jak v dálkové, tak i v regionální dopravě. To je změna, kterou cestující i kolegové v provozu velice ocení. Konkrétně cestující určitě uvítají nasazení nejmodernějších motorových jednotek na lince S3 Praha – Mělník. Cestovatele pak jistě potěší nové spojení do Kodaně v podání jednotky ComfortJet, které se spustí na jaře příštího roku.

4. Uplynulý rok by se dal vystihnout dvěma slovy: produktivní a turbulentní. Neustávající nárůst výlukové činnosti, pozdní podklady i neustálé změny termínů ze strany Správy železnic dělají vráscky nejenom nám, ale i všem kolegům v provozu. Pozitivní ale určitě je výrazný posun ve vývoji softwaru na přípravu jízdního



řádu, který se nám podařilo ve spolupráci s kolegy z Odboru provozu osobní dopravy prosadit. Nová podoba grafických výstupů oběhů vozidel či denní režim turnusů provozních zaměstnanců výrazně přispívá k vyšší efektivitě plánování výkonů.

5. Kromě přání štěstí a zdraví bych hlavně rád poděkoval celému svému týmu. Příprava jízdního řádu a výluk je často nevděčná práce, změny pochopitelně nemá rád nikdo. Jsem tedy moc rád, že přes všechny nesnáze dělají svou práci skvěle.

Jan Růžek

dispečer

1. Nový jízdní řád pro mě i kolegy znamená změnu. Člověk je za celý rok nastavený na celkem jasný koloběh a najednou se přizpůsobuje novým časům, novým technologiím a změnám, které ovlivní každodenní práci.

2. Můj úplně první jízdní řád se datuje do roku 1991. V té době osobní doprava nebyla zdaleka tak hustá, jako je dnes, ale o to více jezdilo nákladních vlaků. Byla to doba, kdy železnice působila alespoň pro mne klidněji a přehledněji. Nebyli jsme svázáni tak jako dnes počítačovou technikou, mnohem víc se dalo spoléhat na intuici, zkušenost a operativu.

3. Změn v novém jízdním řádu je celkem dost. Určitě stojí za zmínku nasazení nových vozidel na některých tratích, které zlepšují komfort a cestování. Asi nejmarkantnější je posun v dálkové dopravě, kde byly zavedeny nové soupravy ComfortJet. Bohužel stále existuje celá řada tratí, kde jezdíme se staršími vozidly, a určitě bych cestujícím přál, aby se co nejdříve dočkali moderních souprav. Věřím, že postupná obměna vozového parku přinese všem cestujícím lepší komfort a přívětivější zážitek z cestování.

4. Uplynulý pracovní rok pro mě znamenal opět o něco vyšší pracovní vytížení. Protože dochází neustále k různým změnám, je třeba se pravidelně seznamovat s novými technologiemi, organizací práce a aktualizovanými předpisy. To s sebou nese větší nároky na rozhodování ve stresových situacích, kterých neustále přibývá.



Zcela určitě budu pozitivně vzpomínat na každoroční setkání dispečerů v Tišnově, kde se schází dispečeré Čech, Slovenska, Maďarska, Německa a Rakouska a další fandové železnice.

5. Kolegům do nového jízdního řádu bych popřál hlavně pevné nervy a trpělivost při všech změnách, které přinese. Do nového roku pak především hodně zdraví, kterého bychom si měli stále víc vážit, a také spokojenost v práci i osobním životě.

Rok Českých drah

Zbytek republiky si sice na nový rok ještě pár dní počká, my železničníři jej však tradičně slavíme již v polovině prosince. Rytmus našeho roku totiž určuje jízdní řád a ten přináší vhodnou příležitost se ohlédnout za tím, co nás v končícím roce všechno potkalo.

A nebylo toho málo. Pokud totiž vyskládáme největší události loňského roku, vyvstane velkolepý obraz změny. Skutečně měníme českou železnici, podařilo se nám pokročit o obrovský kus kupředu – a přestože nás v příštím roce čeká opět řada nesnadných výzev, měli bychom si alespoň jednou za čas zároveň umět říct, že se nám něco povedlo. A končící rok se nám povedl. Díky vám.

15. 12. 2024

Vyjel Baltic express

Změna jízdního řádu přinesla celou řadu novinek. Mezi nejvýznamnější však jednoznačně patřila nová mezinárodní linka Baltic express z Prahy přes Lichkov do Vratislavi, Bydhoště, Gdaňsku a Gdyně. Čtyři páry vlaků k Baltskému moři si rychle získaly oblibu u cestujících. Na jaře posílil jeden z nich o lůžkový vůz a po roce provozu se může těšit i na český restaurační vůz, který pojedí v celé trase až k moři.



15. 12. 2024

První bateriové vlaky v ČR v provozu

České dráhy se v prosinci 2024 staly historicky prvním provozovatelem elektrických jednotek s trakčními bateriemi v České republice. První čtyři RegioPantery od 15. 12. nasazujeme na linku z Ostravy přes Studénku a Štramberk do Veřovic. Trasu zvládají zčásti i mimo trolej, takže cestující mohou nově absolvovat celou cestu pohodlně v jednom vlaku.

Prosinec

Dovršení dodávky 110 jednotek RegioPanter druhé generace

31. 12. 2024

Poslední jízda lokomotiv řady 151 na koridoru z Prahy na východ

27. 3. 2025

Zahájení modernizace olomouckého depa



2. 4. 2025

Zkušební provoz jednotek RegioFox s palivem HVO



14. 4. 2025

První ComfortJet v kompletní sestavě

V polovině dubna dospěly dodávky ComfortJetů do fáze, kdy bylo možné začít sestavovat první soupravy do jejich finální, devítivozové konfigurace včetně řídícího a restauračního vozu. Premiéru měla kompletní souprava 14. dubna v 19:31, kdy poprvé vyjela z Prahy směrem na Bohumín jako IC 517 Ostravan.



22. 5. 2025

Dokončení modernizace šumperské opravárenské haly

5. 6. 2025

Odstartovala výstavba moderního údržbového zázemí v České Třebové

Masivní modernizace vozidlového parku s sebou přináší i nutnost modernizovat servisní zázemí. V roce 2025 započalo hned několik významných investic do údržby a jednou z těch významných je právě obnova českotřebovského depa. Výsledkem bude moderní pracoviště s nejnovější technologií a výrazně komfortnějším zázemím pro více než 120 místních kolegů.

**12. 8. 2025**

Přichází první lokomotivy Siemens Vectron pro rychlost 230 km/h

Z mnichovského závodu firmy Siemens přicházejí první lokomotivy Vectron pro rychlost až 230 km/h. České dráhy si jako vůbec první dopravce objednaly tuto nejrychlejší variantu Vectronů a počítají s jejím nasazením na elitní mezinárodní výkony, včetně vozby netrakovních jednotek ComfortJet. Do konce letošního roku dorazí 20 strojů, kompletní flotila padesáti lokomotiv bude dodána do konce roku 2026. První výkon si nové Vectrony připsaly na Slováckých expresech.

**24. 9. 2025**

První nasazení Vectronu pro rychlost 230 km/h – R885 Slovácký expres

7. 10. 2025

Na Berlinerech jezdí již výhradně kompletní jednotky ComfortJet, WRmz⁸¹⁵ se přesunuly na Ostravu

**20. 10. 2025**

Po Německu vyráží ComfortJet také do Rakouska

Vlajková loď Českých drah, netrakovní soupravy ComfortJet, si s postupným nasazováním do provozu připsala další prestižní destinaci. Nově jezdí na prvním páru vlaků Vindobona z Prahy přes Brno a Vídeň do Štýrského Hradce. Od změny jízdního řádu pak budou v Rakousku ještě častějším hostem, vydají se až do Villachu a cestou přes novou Koralmskou dráhu využijí svou zásadní přednost v podobě maximální rychlosti 230 km/h. Devítivozové soupravy zároveň přinášejí na oblíbenou trasu vyšší kapacitu oproti sedmivozovým Railjetům, což ocení zejména cestující na nejvytíženějších spojkách.

1. 7. 2025

Nový terminál autovlaku v pražské Michli odbavil první cestující

26. 7. 2025

Všechny vlaky EC Berliner jsou obsluhovány soupravami ComfortJet

**31. 8. 2025**

Pendolino posunulo maximum české železnice na 200 km/h

Poslední srpnový večer se poprvé vydalo Pendolino s cestujícími z Prahy do Českých Budějovic a překonalo tak dlouho platný rychlostní limit na české železnici. Svou maximální provozní rychlost může využít v úsecích Votice – Sudoměřice u Tábora a Soběslav – Doubí, které jsou pro vlaky s naklápací skříňí projektované na maximální rychlost 200 km/h. Díky kombinaci vyšší rychlosti a nakládání zvládne Pendolino cestu mezi jihočeskou metropolí a hlavním městem přibližně za hodinu a půl.

**6. 11. 2025**

Další RegioFoxy míří do Podkrkonoší

Do Královéhradeckého kraje dorazily poslední dvě jednotky z letošní desítky RegioFoxů od polské Pesy. Spolu s další sedmičkou, která přijde v roce 2026, výrazně zvýší komfort cestování na podkrkonošských tratích. Nové jednotky zamíří zejména na linku Hradec Králové – Letohrad a zajistí také přímá spojení do Rychnova nad Kněžnou a Solnice. Po dokončení dodávek budou RegioFoxy obsluhovat většinu regionálních tratí v kraji. Z celkové objednávky 106 kusů je jich v provozu napříč republikou už 69.

Dominik Honzíček a Jaroslav Kopecký

Když je zaměstnáním rozdávat radost

Po peronu se líně převaluje pára, z dálky cinkne řetěz čerta a z čela soupravy zlehka oddechuje Ventilovka. K odjezdu se z Vršovíc chystá tradiční Mikulášský vlak – vyprodaný, posílený a znovu vyprodaný – s jediným cílem: udělat dětem radost. Opoďál vše sleduje teprve čtyřřadvacetiletý strojvedoucí Ventilovky Dominik Honzíček, který za chvíli s jistotou a přesností povede vlak do okolí hlavního města. Mezitím se davem mezi čerty a anděly obratně prosmýkne Jaroslav Kopecký, zkušený člen početné vlakové čety, která dohlíží na včasný a bezpečný odjezd všech natěšených cestujících.

Dominik Honzíček

strojvedoucí Ventilovky, standardně strojvedoucí v pražské příměstské dopravě

Řídit parní lokomotivu už ve čtyřřadvaceti, to zní jako splněný dětský sen.

Je to tak. Přál jsem si to prakticky od malička, ale přičichl jsem k tomu vlastně náhodou. Jeden člen čety Ventilovky si mě všiml na kolínské řepařské dráze, to bylo v roce 2017, kdy na ni sháněli někoho na pomoc. Svezl jsem se s nimi tehdy poprvé do Zubrnice a už u nich zůstal.

Uvědomujete si, že za sebou máte plný vlak dětí, které by patrně asi všechny chtěly být na vašem místě?

No... Říká se, že když člověk prožívá opravdový zážitek, tak mu to dojde až později. Já doteď ještě vstřebávám, že jsme si právě projeli Sázavu. V momentě, kdy mašina jede, tak se hlava soustředí jen na jízdu, poslouchá stroj a žije okamžikem. To je nejkrásnější pocit, když mašina vyšlapuje, jede a vše jde, jak má. A všechny ostatní věci vlastně docházejí až dodatečně.

Když jsme čekali na váš průjezd pod ikonickým žampašským viaduktem (rozhovor nakonec vznikl během pauzy v Týnci nad Sázavou), překvapilo nás, jak rychle jste jej prolétli. Takže asi vše opravdu jelo, jak mělo?

My naši lokomotivu říkáme Beruška, Rakušáci jí dříve říkali Mici – ona prostě umí. Když jede, šlape, tak to jde parádně. Trochu problém je, když se s ní zastaví, rozjezd, než se dostane do ideálního běhu a chce jet, chvíli trvá. Ale ve chvíli, kdy se do toho dostane, tak šlape skvěle. Samozřejmě zároveň topič musí vědět, co dělá, a musíme být sehraná dvojka.

A jste sehraná dvojka?

Musím říct že ano. S kolegou spolu jezdíme od začátku, už je to pár let a šlape to výborně.



Ze které tratě jste měl největší respekt?

Jednoznačně to byla cesta do Kořenova. Vezli jsme tam celý Legiovlak, byly na tom, tuším, čtyři lokomotivy, které byly v plném tahu, na konci navíc zubačka. A my kilometrový tunel Polubný v závěrečném stoupání pod Kořenovem jeli deset minut. Parní mašina jela téměř plným výkonem, my měli hadry přes pusy, před sebou přes dým téměř nic neviděli, museli jsme přikládat, muselo se jet, a my jen doufali, že už budeme venku. Rychlost jsme tam měli deset kilometrů v hodině... To byl zážitek na celý život. Ale zvládli jsme to!

Vánoce za rohem, co drážního byste si k nim přál?

Ještě vloni bylo mým snem mít hotové parní zkoušky. A to se mi během letoška splnilo. Teď bych si hlavně přál, aby nám Ventilovka dovolila naježdít ještě spoustu kilometrů. Aby se přes zimu povedla údržba tak, jak má, a mašina dál šlapala jako teď. A co se týče mé „civilní“ práce? Přeju si, aby byla pestrá. Na rozdíl od řady kolegů mám rád směny, které vybočují z rutiny, něco se na nich děje. Takže doufám, že zůstanu letmo a podobné zajímavosti mě budou potkávat i nadále.



Podívejte se na více zajímavých fotek z Mikulášských jízd!



Jaroslav Kopecký

vlakový personál – průvodčí, tentokrát na parním vlaku

Těšil jste se dnes? A těšíte se vždycky?

No samozřejmě! Vždycky! Na parních jízdách je pokaždé úplně jiná atmosféra než v klasickém vlaku, lidé jsou spokojení, tváří se nadšeně a je to pro mě vlastně takový relax.

Jak dlouho už za párou jezdíte?

Třináct let.

To už je slušná porce...

Předpokládáme, že poslední dobou nejčastěji na Čtyřkoláku?

Přesně tak, často Všudybylka, předtím Mikádo, Papoušek...



Jaké to je uhlídat všechny na palubě?

Dá se to. Je nás tu hodně, můžeme se na sebe spolehnout a víme, co dělat pro to, aby se nám děti i jejich rodiče nerozutekli.

A co dělat? Poslat na ně čerta?

Tak. Když jsou hodní, tak Mikuláše, když ne, odvezou si maximálně uhlí.

Jak se vám s nimi spolupracuje?

Perfektně. Z nebe i z pekla nám vždycky pošlou ty správné. Vycházíme si navzájem vstříc a na vlaku se doplňujeme.

Koukám, že posádku už máte poměrně ustálenou – jak se vybírají kolegové na něco tak specifického, jako jsou parní jízdy?

Většinou to je tak, že zájemce vezmeme na zácvikovou jízdu, vysvětlíme mu, co je všechno potřeba, a sledujeme, jak funguje. Pokud dobře, jsme rádi, když rozšíří náš tým. Samozřejmě je to kromě toho pěkného také velký kus práce a odpovědnosti, takže jakmile se někdo přijede jen předvést a nafotit, tak to nejspíš nevyjde.

Na co je třeba si na páře dát pozor?

Určitě během dopravních úkonů, posunu, musíme mít pozavírané a zajištěné dveře, starat se, aby se lidem nic nestalo – bezpečnost je základní a její hlídání je tu důležitější než třeba kontrola jízenek. Tedy – ne že bychom nekontrolovali, ale nejprve si musíme dohlédnout na základ, tedy že všechny bezpečně povežeme a dovezeme.

Jsou jízdy, na které vyloženě vzpomínáte?

V dobrém, nebo ve špatném? (smích)

Máme před Vánocemi, držme se dobrého...

Těžko se vybírá, to se nedá říct. Skvělé jsou všechny jízdy, s párou, motoráčkem, dieselem, kde to dopadne, jak má, lidé jsou spokojení a na konci jízdy vám řeknou, že se těší na další. To se pak jde krásně domů. Takže třeba i dnešek.

Mimochodem, co si budete přát k Vánocům?

(smích) Určitě klid, abychom měli dobrý turnus a aby se k nám lidé vraceli. ■

Nadační fond Skupiny ČD ŽELEZNICE SRDCEM

Na železnici jsme zvyklí řešit věci rychle a společně. Když se něco pokazí v provozu, ví každý, co má dělat. Existují ale situace, na které žádný předpis nemyslí. Když do života kolegy zasáhne nemoc, tragédie nebo nenadálá rodinná ztráta, může si myslet, že je na všechno sám. Ale není! Právě proto vznikl v roce 2020, z iniciativy tehdejšího předsedy představenstva ČD Cargo Ivana Bednárika, Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM. Aby měl každý zaměstnanec a jeho rodina na dosah pomocnou ruku.

Každý rok se na fond obrací desítky kolegů. Někteří bojují s těžkou nemocí dítěte, další se snaží vyrovnat se ztrátou partnera, často po tragickém pracovním úrazu, jiní přišli o domov po požáru nebo jiné živelní katastrofě. Nejčastěji jde o rodiny strojvedoucích, posunovačů, vlakvedoucích, ale fond pomáhá napříč celou železnici. A za každou žádostí stojí člověk, který měl ještě nedávno obyčejný život, než se mu během chvíle převrátil naruby.

Fond pomáhá například dětem po kolejích, kteří tragicky zahynuli při výkonu práce. Díky pravidelné podpoře mohou pokračovat ve studiu na vysoké škole, v kroužcích, v tom, co je baví.

Pomoc směřuje také k rodinám dětí s vrozenými vadami či vážnými diagnózami. Z příspěvků se hradí rehabilitace, speciální pomůcky nebo úpravy bydlení. U dospělých pak fond pomáhá třeba po nehodách nebo závažných onemocněních, která znamenají měsíce mimo práci. Nejde jen o peníze. Jde o pocit, že někdo stojí při vás, ať se stane cokoli.

„Už od samotných začátků fondu jsme s kolegy naráželi na příběhy, které se vám jednoduše vryjí do paměti. A když vám po čase přijde obyčejný dopis, vánoční pohled nebo fotka s novou pomůckou a úsměvem, dojde vám, jak moc tahle práce dává smysl. Vidět, že se lidem vrací chuť do života, je obrovská vzpruha. A člověk si uvědomí, že i malá pomoc dokáže změnit hodně,“ říká Aneta Miklášová, spoluzakladatelka nadačního fondu.

„Často se setkáváme s lidmi, kteří se ocitli na hraně. Ať už jde o nemoc dítěte, náhlé úmrtí nebo situaci, která se nedá vyřešit ze dne na den. Každý z těch příběhů se vás dotkne,“ popisuje Michal Krápinec. „Zároveň ale vidíte obrovskou sílu, jak se rodiny dokážou poprat s osudem a jak moc pro ně znamená vědomí, že v tom nejsou samy.“

Aby fond mohl fungovat, opírá se o solidaritu železničářů. Přispívají strojvedoucí, vlakvedoucí, zaměstnanci posunu, lidé z administrativy i kolegové z dalších společností ve Skupině ČD. Každá koruna dává jasně najevo: jsme jeden tým, a když se něco stane jednomu z nás, ostatní ho v tom nenechají.

„Člověk často slyší, jak důležité je podat pomocnou ruku. Ale až když mluvíte s rodinami, které to opravdu potřebují, pochopíte, co to znamená v praxi. Někdy stačí jen to, že jim někdo zvedne telefon a vyslechne je,“ říká Lucie Bauerová.

Významnou roli hrají i firmy. Letos se mimořádným příspěvkem přihlásila dceřiná společnost VUZ, která věnovala fondu 5 milionů korun. „Jsme členem Skupiny ČD a pro nás to není jenom dělat svůj byznys, ale také být součástí pomoci těm, kteří ji potřebují,“ říká generální ředitel VUZ Martin Bělčík.

Všechny práce spojené s chodem fondu od administrativy, účetnictví, přípravy podkladů, smluv, výročních zpráv až po komunikaci s rodinami dělají zaměstnanci bez nároku na jakoukoli odměnu. Dělají to proto, že věří, že má smysl se za kolegy postavit, když přijde nejtěžší chvíle.

„A možná právě to dělá železnici tak výjimečnou. Vlaky, technologie a modernizace jsou důležité, tvoří páteř naší práce. Ale opravdová síla je ve vztazích mezi lidmi. V tom, jak se dokážeme semknout, když nejde o provoz, ale o lidský život. Nikdy nezapomenu na naše úplně první zasedání správní rady. Pomoc tehdy putovala rodině strojvedoucího, který zahynul při nehodě v Českém Brodě. Byla to první chvíle, kdy jsme opravdu viděli, proč fond vznikl. Od té doby jsem s rodinou v kontaktu a sleduji, jak Michalka a Lukášek rostou a jak statečně všechno zvládají. To jsou momenty, kdy si člověk uvědomí, že to, co děláme, má obrovský smysl,“ říká Lenka Voplatková.

Každý prosinec se na Českých drahách rozjede něco, co už se za ty roky stalo přirozenou součástí předvánočního času. Sběrka na dárky pro děti kolegů z fondu. Není za tím žádná velká kampaň, spíš jednoduchá věc. Děti napíší, co by si přály, a od vedení společnosti až po jednotlivce se pak skládáme, aby si ta přání mohly rozbalit pod stromečkem. Někdy jde o drobnost, někdy o něco, na co by si rodina sama netroufla. A úplně upřímně. Nejhezčí momenty přijdou až potom. Na Štědrý večer a během svátků se začnou objevovat fotky dětí s rozbalenými dárky a úsměvy od ucha k uchu. Vidíte radost, kterou jsme společně dokázali zařídit. A to je něco, co dá celé sbírce smysl, který se fakt nedá ničím nahradit. ■

Pokud se i vy chcete do pomoci zapojit, můžete přispět na transparentní účet 2402887002/5500. A pokud se někdo z vašich kolegů ocitne v situaci, kdy potřebuje oporu, může se obrátit na fond prostřednictvím formuláře na webu nebo napsat na adresu zadosti@zeleznicessrdcem.cz.



Jak se Vectron a Stadlery převlékly do vánočního

I letošní Vánoce si na kolejích jaksepatří zpestříme. Hned dvě jednotky Stadler řady 848 dělají radost našim cestujícím v Olomouckém kraji – jedna na Jesenicku, druhá na Hané. Napříč republikou se pak z vršovického depa vydává Vectron oblečený do slušivého červeného svetru s vánočními motivy. My jsme na Vánoce připraveni!

Příprava a realizace vánočních polepů vyžaduje pečlivé sladění mezi provozem v depech, nasazováním vybraných strojů a naší olomouckou tiskárnou i samotnými lepiči. Polepy bylo třeba navrhnut, vytisknout a následně v případě Vectronu převézt do pražských Vršovíc (u Stadlerů spíše přenést z objektu tiskárny v Olomouci do nedalekého depa). A samozřejmě nalepit na vybrané stroje.

Ty byly vybrány následovně: v Olomouckém kraji jednotka 848 007, která jezdí na Hané, a 848 019 na Jesenicku. Za pražské Vectrony pak padla volba na 193 569 v bílé barvě, který byl vhodný pro celopolep. Stadlery se vánočního polepu dočkaly v olomouckém depu během dvou dní na sklonku listopadu, Vectron se pak do svetru oblékl dokonce během jediného dne v kryté hale vršovického depa. ■

Od grafiky po finální polep

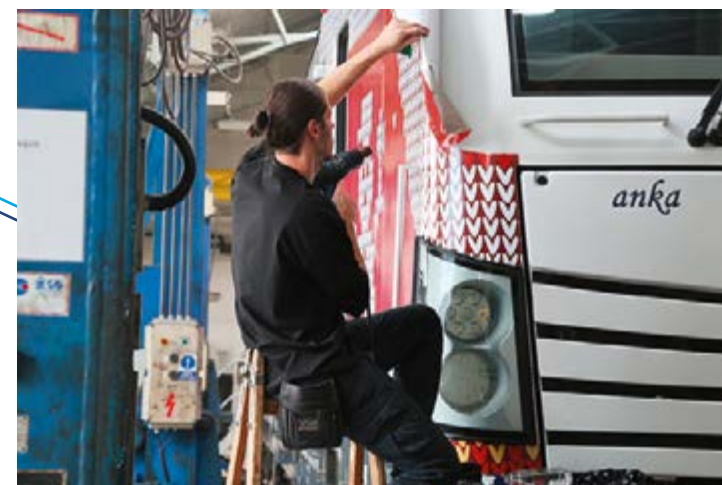
popisuje Emil Pališek, vedoucí tiskárny ČD v Olomouci

Přípravy začínají zhruba týden před samotnou instalací. Nejdříve připravujeme podklady pro tisk, laminaci a řezání na plotrech do tvarů. Grafik rozdělí nachystanou grafiku s vánočním motivem do jednotlivých pruhů a pásů, které se tisknou a vyřezávají zvlášť. Lepiči pak podle přesného rozkresu aplikují vše přímo na vlak. Aby polep správně seděl, musíme dopředu znát každý detail vozidla – výstupy, mřížky, sváry. Bez toho bychom až při instalaci zjistili, že fólie nelze na určité místo vůbec nalepit, nebo jen velmi komplikovaně. Tisk probíhá na velkoformátovém UV stroji, který zaručuje stálé barvy a dlouhou životnost. Po tisku se jednotlivé části řežou a formátují na stolním plotru. Menší grafické prvky vznikají na rolových plotrech a přenášejí se pomocí přenášecí fólie, aby se daly rychle a přesně aplikovat. Samotnému polepu vždy předchází důkladné umytí celého vlaku v myčce. Lepiči pak jen lokálně dočišťují místa, kam přichází fólie. Nejnáročnější jsou horní části vozidel, instalují se ze žebříků nebo lešení, takže zabírají nejvíce času. U některých vozů je nutné demontovat části, které by při aplikaci překážely, jako jsou madla nebo kryty. Po dokončení se vše opět vrací na své místo.

Na jednom vlaku pracují obvykle dva až tři lepiči. Společně aplikují jednotlivé díly polepů, lepí řezané nápisy a kontrolují, aby na vozech zůstala všechna povinná technická označení. Po instalaci dolaďují detaily tak, aby výsledek vypadal co nejlépe.

A občas přichází i malé „drámo“. Když jsme lepili poslední vánoční stromček na jednotku Stadler, fólie se při aplikaci roztrhla a náhradní kus už nebyl k dispozici. Museli jsme tedy rychle vyrobít nový díl a dopravit ho na místo, protože tlak na brzký návrat jednotky do provozu byl velký.

A i když je polepování časově náročné a musíme během krátké doby sladit spoustu věcí, výsledek stojí za to. Největší odměnou je vidět, jak si lidé naše vyzdobené vlaky fotí a sdílí je dál. V tu chvíli víme, že naše práce má smysl.



To bývaly zimy

V posledních letech už zimy zdaleka nepřipomínají ty, o kterých vyprávějí staré kroniky. Napadne pár centimetrů sněhu, teploty oscilují kolem nuly, a když už mráz udeří, bývá jen na několik dnů. Na začátku 20. století však zimy bývaly mnohem vytrvalejší a sněhově bohatší. Přinášely dlouhé týdny hlubokých mrazů i závěje, se kterými se železnice musela každoročně vypořádávat.

To v zimě 1910/11 padal sníh ostošest. Na Lysé hoře ho naměřili skoro 5 metrů a rekordních 510 centimetrů bylo v březnu 1911. V roce 1939 měla Lysá hora sněhovou čepici jen ze 3 metrů sněhu, stejně jako v letech 1952 a 1953. Dokonce prý 8. listopadu 1952 napadlo za jediný den 90 centimetrů. Hodně sněhu napadlo také v zimě 1928/29. To ale celou Evropu sužoval hlavně mráz. Dne 11. února 1929 naměřili v Litvínovicích u Českých Budějovic arktických $-42,2^{\circ}\text{C}$, a navíc mrzlo souvisle po dobu 62 dní.

Minus čtyřicet a žádný vlak nevyjel

Denní tisk tehdy přinášel děsivé zprávy o působení zimy, například „Českobudějovický občan zmrzl u stolu. V obci Stropnice u Římovy zmrzl místní

občan Tomáš Kubala. Nalezen byl u stolu úplně zkřehlý a sousedé nemohli ho od stolu ani odtrhnouti. Smrt zastihla ho asi v době, kdy na Budějovicku poklesla rtuť v teploměru pod minus 40 stupňů Celsia.“ Fejetonista Národní politiky Břetislav Jedlička Brodský napsal ve svém novinovém sloupku „Na nádražích čeká se večer na odpolední rychlík a ráno na večerní z předešlého dne.“ Ovšem ono bylo ještě hůř. „Ráno nevyjel z bratislavského nádraží jediný vlak. Též doprava městskou elektrickou drahou nebyla vůbec zahájena a na elektrické dráze Vídeň – Bratislava byla doprava uzavřena,“ napsal v nejmrazivější dny brněnský list Moravská orlice. Tuhé a na sníh bohaté zimy panovaly také ve válečných 40. letech.



Česko nemá sice velehory, ale jeho reliéf je velmi hornatý a je zde mnoho tratí a regionů, které mají skutečně horské nebo téměř arktické podmínky. Stačí vzpomenout na českou Sibiř nebo Kanadu. Náročné horské tratě vedly ale také přes Krušné hory nebo Jeseníky. Proto také naše železnice využívaly množství prostředků pro odstranění sněhu navátého na koleje.

Klímův sněhový pluh

Zpočátku byly lokomotivy vybavené obyčejnými sněhovými pluhy, radlicemi, na zimu namontovanými na čelník. Plechy obvykle tvarované do šípu však nesměly bránit provozu ani údržbě lokomotiv. Proto byly relativně malé a dokázaly odstranit jen malé závěje o výšce pár desítek centimetrů, obvykle do půl metru. V horských podmínkách a na sníh bohatých zimách to ale nestačilo.

Teprve před sto lety vyřešil problém konstruktér Rudolf Klima. Německá verze jména vytváří malou slovní hříčku. V ori-

ginále název Klima-Schneepflug lze totiž přeložit jako Klímův sněhový pluh stejně jako klimatický sněhový pluh.

Rudolf Klima umístil sněhový pluh na tendr, který se připojil před lokomotivu. Díky tomu mohl být skutečně velký, s výškou radlice až 1,5 metru, takže si poradil i s vysokými závěje. Navíc vynálezce navrhnul jeho jednotlivé části jako pohyblivé, a tak mohl pluh vytlačovat sníh podle potřeby do obou stran, anebo jen na jednu z nich, libovolně na levou nebo na pravou. První provedení měla šířku necelé 4 metry, ale díky přidavným sklopným křídům dokázaly pozdější pluhy odklidit sníh z kolejí o šířce až 4,8 metru. Balast pak brání vykojení při prorážení sněhových závějů.

Budovatelské nápady: MiGy na kolejích

ČSD využívaly různé pluhy. Od 70. let se stal zřejmě nejrozšířenějším typem pluh importovaný z Polska, který lze ještě na některých místech vidět. V letech 1972 až 1989 jich vyrobil závod ZNTK Stargrad

„ Je to překvapující, ale dříve, než vznikly obyčejné velké pluhy, se začaly stavět sněhové frézy s parním pohonem. Prototypy se objevily v 80. letech 19. století v USA a v Evropě získala licenci na patent parních sněhových fréz Leslie firma Henschel und Sohn v Kasselu. Vyráběla je od 90. let 19. století až do poloviny 40. let 20. století a dodávala do různých zemí Evropy, např. do Švýcarska, Rakouska a samozřejmě největším odběratelem byly německé dráhy. Po 2. světové válce zůstalo několik fréz také na území Československa a jedna z nich je ve sbírkách Národního technického muzea. Nadace SBB Historic jednu z prvních fréz (vyrobena v roce 1896) letos uvedla do provozního stavu a umístila do své sbírky v Erstfeldu. Jednotlivé stroje se lišily podle požadavků zákazníků a období výroby, společná však byla robustní konstrukce s hmotností přes 60 tun, průměr frézovacího kola kolem 3 metrů a výkon parního stroje, který frézu poháněl, přes 700 koní.

pod označením 411S celkem 158 kusů a část mířila k ČSD. Čtyřnápravové speciální vozidlo o délce skoro 16 metrů váží až 64 tun a sada hydraulicky stavitelných křídel umožňuje odklízet sníh v šířce až 6 metrů. K jeho nasazení byla třeba lokomotiva o tažné síle 77 až 180 kN.

V období budovatelského nadšení na přelomu 50. a 60. let se objevily i další vynálezy na odklízení sněhu, třeba upravené motory proudových stíhaček MiG 15. Výhodou bylo, že horký proud vzduchu sníh rychle rozpustil. Nevýhodou, že se změnil ve vodu a ta zatékala do různých částí výhybky, kde mohla zamrznout a způsobit jiné problémy.

Dnes se u nás k odstranění sněhu používají motorové univerzální vozíky MUV osazené nástavbami v podobě sněhové frézy a pluhu. ■

Zdroj: Městské muzeum Nové Město nad Metují a Muzeum a galerie Orlických hor Rychnov.



Lokomotiva 434.0 je uvězněna v návalech sněhu v letech 1941–1942.

Vánoční kometa opět poletí do Drážďan

Jedny z nejvyhlášenějších vánočních trhů za hranicemi najdete bezpochyby v Drážďanech. Striezelmarkt se letos koná už po 591. a patří k nejoblíbenějším i mezi českými návštěvníky. Právě proto během dvou adventních víkendů 13. a 14. prosince a 20. a 21. prosince opět vypravujeme speciální Vánoční kometu, tradiční adventní vlak Českých drah. S odjezdem v 9:15 (resp. 9:19 v novém JŘ) z Ústí nad Labem a zastávkami v Děčíně a Bad Schandau vás pohodlně doveze přímo do centra dění. Zpět z Drážďan se vlak vrací těsně před čtvrtou odpoledne. Ideální čas po celodenní procházce trhy, svařáku a nákupu drobných dárků.



Nezapomeňte sledovat naše slevy na intranetu

Třeba vám něco v předvánočním čase padne do oka, proveďte to! Nahráli jsme nové značky, jeden příklad za všechny: co třeba partnerský program u Electrolux se slevami až 40 %? Více na QR kódu níže.



Přineste si domů Betlémské světlo

I letos pomáháme skautkám a skautům po republice rozšířit symbol míru, lásky a naděje v podobě Betlémského světla. Pokud jej nestihnete přímo během rozvozu v sobotu 13. prosince, budete mít šanci na řadě míst po celé republice. Seznam spojů, které jej rozvezou, a místních akcí najdete na stránkách www.betlemskesvetlo.cz/.



Vánoce jezdí po Praze tramvají

Hlavní město tradičně láká na množství vánočních trhů nejen na Staroměstském náměstí. Pokud byste se na ně vydali, nenechte si ujít svezení vyzdobenými tramvají, autobusy a letos dokonce i trolejbusem. Kde se plných devět vánočních vozů nachází, naleznete buď na www.dpp.cz/vanoce, nebo aktuálně na www.mapa.pid.cz po zadání symbolu *.

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 31. prosince 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.



Railjet projíždějící železniční stanicí Payerbach-Reichenau v Rakousku nám zaslal pan Viktor Volčik z Uherského Hradiště při cestě do rakouského Semmeringu. Mimochodem věděli jste, že ve zmíněné železniční stanici je i venkovní expozice věnovaná historii železnice?

Čtenářské foto

POMŮCKA: ALANT, ALDOL, ATAIR, IDIT	VÝČNĚLEK	FILIPÍNSKÁ SOPKA	3. ČÁST TAJENKY	HVĚZDA V SOUHVĚZDÍ ORLA	PODLAHOVÁ KRYTINA (HOVOR.)		DOMÁCKY SÁMUEL	RODÁK	ODĚV	DRUH SPOJENÍ TRAMÚ		ITALSÝ PŘÍSTAV	PRAVO- SLAVNÝ OBRAZ	ČESKÝ HOKEJOVÝ ÚTOČNÍK (ONDŘEJ)	ZNAČKA KUCHYNÍ
JIHO- AFRICKÁ PROVINCIE						ATLETICKÝ VÝKON					ZNAČKA CUKROVI- NEK				
OPOJITI ALKOHOLEM						ASIJSKÝ VOZÍK					AVIVÁŽNÍ PŘÍPRAVEK				
NERVOVÁ BOJOVÁ LÁTKA						SVRCHNÍ JURA (GEOL.) INDONÉSKÝ OSTROV					STRUMA TVRDÉ BONBÓNY				
	JMÉNO ZPĚVÁKA RAMAZ- ZOTTIHO	KOVOVÝ PRVEK ČÍSLOVKA					2. ČÁST TAJENKY TOHLE								
RUSKÝ REVOLU- CIONÁŘ					ÚTOK NEVIDOMÁ					KYPŘITI PLUHEM ALAN					
VÍŘENÍ				CHOBOT- NATEC OMAN (LIDOVÉ)					INIC. BÁSNÍKA NEUMANNA HLÍŠT				LÁN	JEŘABINOVÝ CUKR	DRACI
ODKULIT							PERIODIKUM STAVEBNÍ POZEMEK								
ODVÁŽNĚ						ZPĚVOHRY JMÉNO PSA						BÝV. POLIT. STRANA OTVOR V MÍSTNOSTI			
	ŽAHAVÝ HMYZ	PRIMITIVNÍ PAPIROVINA KAINŮV BRATR					MEZIN. KÓD ARMÉNIE NĚM. PŘED- LOŽKA (BEZ)				OLDA HUDEBNÍ ZNAČKA				
1. ČÁST TAJENKY			Š												
OTLOUCT					TYP VENTIL. ROZVODU HLEN				ZN. OHÝB. NÁBYTKU NÁHRAŽKA KÁVY				CIZOPASNÍK	SYMETRÁLA	KORYŠ
NA TOTO MÍSTO				SAMEC LES. ZVÍŘETE ÚSTNÍ (ODBORNÉ)						VELKÁ NÁSADA CHOMÁČ ROSTLIN					
HYDROXYL- ALDEHYD						VÝKVĚT DOSTIHOVÉ DRUŽSTVO						JUDSKÝ KRÁL ODSPODU			
	DALMATSKÉ VÍNO	OPERNÍ PÍSEŇ KONTRABAS					CIZÍ PLOŠNÁ MÍRA JIHOEVŘ. POLOKER				OČI ZUŘIVOST				
MALŮVKY							KOLONIE ZKR. SOUHV. ERIDANUS							FOERSTE- ROVA OPERA	LEDŮVCOVÝ KOTEL (GEOL.)
BALÍK (ZASTAR.)					ČESKÝ BAVIČ (ZDENĚK)					ROZUM					
ŠTĚTINA ČERNÉ ZVĚŘE					VEPŘOVÉ MASO (ANGLICKY)					JIŽNÍ PLOD					
VLASTNÍ BEZHŘBYM VELBLOUDŮM					HLAVNÍ MĚSTO STÁTU SAMOA					ZÁNĚT SLIZNICE					

V redakci se s vámi pro tento rok loučíme a přejeme krásné svátky. Ať jsou plné lásky, klidu a úsměvů. A pokud se rozhodnete vzít časopis Železničář do ruky, budeme moc rádi, když nám o něm vyplníte krátkou anketu (níže QR kód). Takže pokud přemýšlíte o tom, co dát redakci k Vánocům... (tajenka).

Vyluštěnou tajenku křížovky zasílejte na e-mail komunikace@cd.cz do 31. prosince 2025 a uveďte prosím své celé jméno a pracovní pozici u ČD, a.s. Vylosovanému šťastlivci zašleme dárek a v příštím vydání uveřejníme jméno i pracoviště výherce. Tím posledním je zatím Jindřich Myška z OCÚ Střed. Gratulujeme!

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



Věnujete pár minut naší anketě?

27

Ty nejkrásnější výhledy na cestě



novým rokem
přeji České dráhy



Načtete tento QR kód
a užijte si další výhledy.



České dráhy
Moderně a spolehlivě