

ČD železničář

říjen / 2025 Časopis pro zaměstnance Českých drah

Téma:
Česká stopa
na veletrhu Trako

Rozhovor:
s Pavlem Vackem,
generálním ředitelem DPOV

Den s:
Janem Studeníkem,
specialistou oprav
Pendolina





Přečtete si časopis
Železničář také
elektronicky.

444

Skupina České dráhy zakončila první pololetí 2025 se ziskem před zdaněním 444 milionů korun. Pozitivní hospodářský výsledek vytváří základ pro další nákupy nových vozidel, investice do technického zázemí a zvyšování kvality služeb pro cestující.

17,5

Tržby z osobní přepravy překročily v prvním pololetí 17,5 miliardy korun. Osobní doprava tak zůstává klíčovým pilířem činnosti Českých drah. Nejrychleji roste mezinárodní segment, kde se meziročně tržby zvýšily o 16 milionů korun, a to díky atraktivitě nových spojů a nasazování moderních vlaků.

931

Nákladní dopravce ČD Cargo uzavřel první pololetí se ztrátou 931 milionů korun, což odráží náročné podmínky na trhu i pokračující transformaci společnosti. Přesto se podařilo přepravit 26,4 milionu tun zboží a posílit vybrané segmenty, například kombinovanou dopravu, přepravy pro automobilový průmysl či pohonné hmoty. Daří se také rozvoj mezinárodních aktivit, zejména růst kontejnerových přeprav v Německu, které potvrzují správné směřování strategie.

80

Během prvního pololetí 2025 přepravily České dráhy 80,1 milionu cestujících. Nové vlaky a rozšířená nabídka spojů nacházejí své cestující.



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: Petr Štáhlavský

Redakce: Vít Čepický, Tomáš Lukašik, Filip Medelský, Petr Pošta, Vanda Rajnochová, Lenka Voplatková

Grafická úprava: Sevenart, s.r.o.

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

E-mail: komunikace@cd.cz

- 4 Foto měsíce**
Noc, světla a rychlost:
Premiéra Vectronu 384
- 6 Modrý svět**
To nejpodstatnější,
co se odehrálo v září
- 9 Nepřehlédněte**
Když je život těžký, nejsme
na to sami. Nadační fond
Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM
pomáhá i letos
- 10 Rozhovor**
s Pavlem Vackem,
generálním ředitelem DPOV
- 14 Téma**
Veletrh Trako: Gdaňsk žil moderní
železnicí a České dráhy byly vidět
- 18 Den s**
Janem Studeníkem,
specialistou oprav Pendolina
- 20 Jsme jeden tým**
Jeden tým, jedna energie:
Harrachov spojil 500 železničářů
- 22 Od kolejí**
V Nymburce jsme ukázali,
že i po 200 letech je železnice
stále moderní. Národní den železnice
skrže objektiv
- 24 Historie
s okřídleným kolem**
Dlouhá cesta k vyšším rychlostem
- 26 Tipy redakce a soutěž**
Pochlubili jste se nám svým
posledním železničním fotoúlovkem?



Počet dodaných Vectronů 384 do konce roku 2026

Nyní má ČD
prvních

8

Do konce
roku 2025
dostane dalších

12

Během roku
2026 Siemens
dodá lokomotivy
rychlostí
4 za měsíc



Celkový počet
Vectronů 384
bude v roce 2026

50

Noc, světla a rychlost: Premiéra Vectronu 384

Ačkoli lokomotiva Siemens Vectron v barvách Českých drah patří ke koloritu našich železnic už delší dobu, září přineslo jednu zásadní novinku. Poprvé vyjel do služby Vectron řady 384 s maximální rychlostí 230 km/h, kterých nakupujeme pro tuzemskou i mezinárodní vozbu plných padesát. Zatímco světovou provozní premiéru zažil ve středu 24. září v čele vlaku Slovácký expres, v plné parádě se prezentoval již v sobotu 20. září během Národního dne železnice v Nymburku. Fotografie pochází z noční show na místní točně, která celý program ukončila. Co noční show předcházelo, můžete vidět v reportáži na straně 22. Mimochodem na veletrhu Trako se představil Vectron 384 také, tomu se věnujeme v Tématu tohoto vydání na straně 14.





46402

90t R-E 1021 R 1441 (80t)
R-E 1021 P 1021 (80t)
FAC 1021 U 1021

Co je u nás v ČD nového



Nejnovější lokomotivy Vectron vyrazily do provozu

Nejmodernější lokomotivy Siemens Vectron 384, které jsou stavěné na rychlost až 230 km/h, poprvé vyjely 24. září do provozu s cestujícími.

6

V čele vlaku R 885 Slovácký expres odstartovala na pražském hlavním nádraží nová etapa na české železnici. První z lokomotiv Vectron 384 zahájila zkušební provoz, ve kterém se postupně vystřídá celkem osm strojů. Lokomotivy budou v následujících týdnech jezdit na lince R18 mezi Prahou a Starým Městem u Uherského Hradiště a během jednoho dne zvládnou až tisíc kilometrů.

Na podzim je čekají i testy v zahraničí, například na nové rakouské vysokorychlostní trati Koralmbahn, kde budou

moci plně využít svou konstrukční rychlost. Od prosince a po získání všech povolení pak zamíří i na mezinárodní spoje do Německa, Rakouska, Slovenska a Maďarska.

Aktuálně máme k dispozici osm lokomotiv této řady, do konce roku dorazí dalších dvanáct a od ledna 2026 budou z výroby v Mnichově-Allachu přicházet čtyři kusy měsíčně. Celkem jsme jich objednali padesát. Součástí smlouvy je i patnáctiletý full service, který zajistí jejich bezproblémový provoz.

Vectrony patří mezi nejrozšířenější moderní lokomotivy v Evropě. Ke konci července 2025 jich bylo objednáno více než 2 290. Pro nás znamenají zásadní posílení jak v tuzemské, tak v mezinárodní dopravě a významně přispívají k modernizaci flotily ČD.



Podívejte se
na více fotek
z první jízdy!

Uzavřeli jsme pololetí se ziskem bezmála 450 milionů

Skupina České dráhy zakončila první pololetí roku 2025 se ziskem před zdaněním ve výši 444 milionů korun. Tržby z osobní dopravy překročily 17,5 miliardy korun a vlaky využilo více než 80 milionů cestujících.

K lepším výsledkům přispělo zavedení nových linek, například spojení k Baltskému moři, i nasazení moderních souprav ComfortJet na mezinárodní spoje. Finanční stabilitu společnosti potvrdila ratingová agentura Moody's, která zachovala hodnocení Baa2 a zároveň zlepšila výhled. Díky tomu může skupina pokračovat v investicích do moderních vlaků, servisního zázemí i projektů udržitelné energetiky.

Naopak nákladní doprava prochází náročnou transformací. ČD Cargo vykázalo ztrátu 931 milionů Kč, která souvisí s poklesem přepravních výkonů a úpravou kapacit. Přesto se společnost daří posilovat v oblasti kontejnerových přeprav v Německu a obecně v segmentech kombinované dopravy. Restrukturalizační opatření mají zajistit dlouhodobou stabilizaci v prostředí klesajícího evropského trhu.



Naše investice do modernizace, nových vlaků a zlepšování služeb už dnes přinášejí viditelné výsledky. Díky finanční stabilitě a potvrzenému ratingu můžeme pokračovat v rozvoji vozového parku a služeb tak, abychom i nadále nabízeli spolehlivou, moderní a konkurenceschopnou železniční dopravu.



Michal Krapinec

předseda představenstva
a generální ředitel Českých drah



Pololetní zpráva Skupiny ČD 2025 je dostupná na webu Českých drah.

Řešíme budoucnost pro neelektrifikované tratě. Poptáváme duální lokomotivy

České dráhy vypsaly veřejnou zakázku na dodávku 10 nových duálních lokomotiv s možností opce na dalších 20. Tyto stroje mají zvládnout provoz pod trolejí i na neelektrifikovaných tratích – díky diesellovému, bateriovému nebo

jinému pohonu. Požadovaná rychlost je 160 km/h při napájení z trakční sítě a 140 km/h v nezávislém režimu. Lokomotivy musí být univerzální, tedy vhodné pro osobní i nákladní dopravu a speciální vlaky, jako jsou měřicí vozy. Součástí

podmínek je také možnost rozšířeného schválení pro provoz v sousedních zemích a dodávka náhradních dílů či diagnostických systémů. Cílem je zajistit spolehlivou dopravu i na tratích bez elektrizace nebo při napěťových výlukách.



Nová pravidla pro používání AI nástrojů

Umělá inteligence je čím dál víc součástí naší práce, a proto zavádíme jasná pravidla pro její bezpečné používání. Pro pracovní účely jsou nově povoleny tři nástroje – ChatGPT, Microsoft Copilot a Google Gemini. Využívat je může každý zaměstnanec, který absolvoval povinný e-learning Bezpečné používání umělé inteligence v iTutoru. Překladače Google Translate a DeepL není nutné hlásit.

Pokud chcete používat jiný AI nástroj, je nutné požádat o výjimku prostřednictvím formuláře na intranetu. Žádosti podané do 6. října 2025 budou posouzeny hromadně, poté se přístup k neschváleným nástrojům zablokuje. Pravidla chrání nejen firmu, ale i vás – AI má být pomocník, ne riziko.





Zachyťte krásu železnice a soutěžte s celou Evropou!

Máte snímek, který by mohl zaujmout i za hranicemi? Přihlaste ho do European Railway Photo Competition 2025, kterou pořádá Společenství evropských železničních a infrastrukturních společností (CER). Hledají se tři nejlepší fotografie zachycující moderní, ekologický a lidský rozměr železnice – ať už v osobní dopravě, nákladní dopravě, nebo železniční infrastruktuře.

Odměna pro vítěze je 200 eur a propagace jejich snímků prostřednictvím CER. Zúčastnit se může každý – profesionál i amatér s fotkou z mobilu. Uzávěrka soutěže je 31. října 2025.



Podrobnosti
k přihlášení
do soutěže

O vedení nadačního fondu pro historická vozidla usiluje 15 uchazečů

Do výběrového řízení do Správní rady nově vznikajícího nadačního fondu pro správu historických vozidel Českých drah se přihlásilo 15 uchazečů. Výběrová komise nyní vyhodnotí jejich podklady a proběhnou osobní pohovory, jméno předsedy by mělo být známo do konce listopadu. Dobrou zprávou je, že kromě patnáctky uchazečů, kteří dodali podklady, zájem projevilo dalších 40. Fond bude mít na starosti renovaci, údržbu a provoz historických vozidel a také popularizaci železniční historie. České dráhy budou fond dále finančně podporovat a zároveň mu za symbolickou cenu poskytnou zázemí největšího železničního muzea v Lužné u Rakovníka. Dnes spravuje Centrum historických vozidel ČD více než 430 exponátů deponovaných na 16 místech po celé republice.



Když je život těžký, nejsme na to sami

Železnice stojí na lidech. A když se kolegům nebo jejich rodinám přihodí něco, co zásadně změní jejich život, nesmí zůstat sami. Právě proto vznikl v roce 2020 Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM, který pomáhá železničářům a jejich blízkým v nejtěžších chvílích. Je důležité vědět, že v náročné životní situaci je tu pomoc, na kterou se můžeme obrátit.

Za pět let existence už fond podpořil více než 280 rodin po celé České republice. Jen v loňském roce rozdělil téměř 16 milionů korun mezi 175 rodin, které se ocitly v mimořádně těžké situaci. A pomoc pokračuje i v letošním roce, v září Nadační fond rozdělil dalších 5 milionů korun mezi 14 rodin železničářů.

Za každým číslem se skrývá skutečný příběh. Fond pomohl rodině strojvedoucího, která přišla o domov po požáru. Podpořil rodiče pečující o těžce nemocné dítě. Stál při sourozencích, kteří po tragické nehodě zůstali bez tatínka. Pomohl mladému kolegovi po úrazu, aby si mohl pořídit protézu a vrátit se ke sportu. Přispěl rodinám, které zasáhly povodně, i těm, které musely přizpůsobit

své bydlení kvůli vážné nemoci. Takových příběhů je mnoho. Společné mají jedno. Když přišla krize, zaměstnanci Českých drah a jejich blízcí nezůstali sami.

Nadační fond je financován z darů zaměstnanců, dceřiných společností, veřejnosti i partnerů. Mezi nejvýznamnější donátory patří České dráhy a ČD Cargo. Každý dar míří konkrétním lidem.

Železnice nejsou jen vlaky a koleje, jsou to tisíce lidí, kteří drží při sobě. ■



Nadační fond
Skupiny ČD –
ŽELEZNICE SRDCEM



Pokud se ve vašem okolí ocitne kolega nebo rodina železničáře v těžké životní situaci, ať už kvůli nemoci, úrazu, či živelní pohromě, neváhejte se na fond obrátit.

Žádost o podporu si můžete stáhnout na webu www.zeleznicesrdcem.cz, vyplnit ji a poslat e-mailem na adresu zadosti@zeleznicesrdcem.cz.

Pokud budete potřebovat poradit, nebo si nebudete jistí, jak postupovat, můžete se kdykoli obrátit na Lenku Voplatkovou nebo Lucii Bauerovou, které vám s žádostí rády pomohou.



Nadační fond Skupiny ČD

ŽELEZNICE SRDCEM podává pomocnou ruku železničářům a jejich rodinám v těžké situaci.



Pavel Vacek

Vozidla se budou vracet rychleji do oběhu – a v patřičné kvalitě

Kvalitní a rychlý servis kolejových vozidel je pro České dráhy zásadní. Proto se společnost s důvěrou obrací na svou dceřinou firmu DPOV. Do jejího čela nedávno nastoupil nový generální ředitel Pavel Vacek, zkušený manažer, který stojí před významnou výzvou: zrychlit a zefektivnit opravy tak, aby se vlaky vracely do provozu v co nejkratším čase a v nejlepší možné kondici. „Jsem přesvědčený, že uspějeme. Máme k tomu všechny předpoklady, a tím nejdůležitějším jsou naši lidé,“ zdůrazňuje Pavel Vacek.

S jakými cíli jste do DPOV nastoupil a hlavně – jak se je daří naplňovat?

Ten primární je velmi jednoduchý – podstatně zkrátit doby oprav železničních vozidel. Druhým úkolem je pro nás adaptovat se na nejmodernější jednotky, které České dráhy ve velkém pořizují. I ony totiž budou pro co nejspolehlivější provoz potřebovat pravidelnou a kvalitní údržbu. Ta změna je skutečně revoluční a velmi rychlá a od nás se bude očekávat, že podobně rychle budeme v našich opravách DPOV reagovat jak z hlediska našich schopností, tak technického zázemí.

V současné době prochází vozový park Českých drah nebývalou obměnou, která znamená i zásadní změnu struktury vozidel z jednotlivých lokomotiv a vagonů na soupravy a jednotky. Co to pro vás znamená?

Máme nejvyšší čas se tomu přizpůsobovat. Zároveň však musím říct, že jsem nepřišel k prázdnému stolu, ale mám na co navazovat. Nezačínáme od nuly, každá generace mých předchůdců se snažila posunout technologii a vybavení dál. Navíc máme velmi silné zázemí v podobě znalostí a zkušeností našich zaměstnanců.

Samozřejmě nás ale čeká hodně práce. Jak jste zmínil, přechod od lokomotiv a vagonů k jednotkám je jedna z inovací,

na kterou se musíme připravit, trend je zjevný. Naše zázemí musíme připravit jak z hlediska technologické výbavy, tak samotného stavebního řešení opravárenských hal – zejména co se týče jejich délky. Což je ostatně věc, kterou nyní řeší i mateřské České dráhy. Je to vlastně velmi pěkný úkol.

Proč jste se rozhodl ucházet o post ředitele DPOV?

Po třiceti letech v automobilovém průmyslu a deseti letech práce jako externí manažer na OSVČ jsem přesvědčený, že mám co nabídnout. Lákal mě být uprostřed dění a zároveň se mi líbilo, že budu blízko moderní technice. Jsem technicky založený a příležitost sledovat technologickou generační obměnu, navíc u tak specifického oboru, mi přišla nesmírně zajímavá.

Je drážní prostředí specifické, jak se říká? Čím vás po příchodu zaujalo?

Jsem tu zatím poměrně krátce a stále se učím. Ale první, co mě vyloženě zaujalo a co běžnému zákazníkovi železnice zůstává víceméně skryté, je právě rozsáhlé údržbové a provozní zázemí. Fascinuje mě, jak složitý systém to je a jak přísná pravidla musí dodržovat. Celý segment má před sebou velkou budoucnost a člověk tu cítí, že je součástí něčeho, co má skutečný

smysl. Kdysi jsem slyšel takový zajímavý příběh, totiž že kdyby člověk před sto lety viděl například moderní telefon nebo jiný dnešní komunikační prostředek, vůbec by netušil, o co jde. Ale pokud by se ocitl na železnici, hned by věděl. Chci tím říct, že vývoj železnice je momentálně velmi dynamický, ale její silou zároveň je dlouhá kontinuita a předávání zkušeností.

Máte za sebou nejen mnoho let v automobilovém průmyslu, ale také manažerskou zkušenost s fungováním německé firmy v jejím domácím prostředí. Jací jsou Němci zaměstnanci a jací jsme my?

Zkušenost je to již pár let stará, ale pokud mohu srovnávat, s kolegy z Německa se mi pracovalo velmi dobře. Panovala tam disciplína, snaha o dodržování termínů i vzájemných slibů, velké soustředění na stanovené procesy a jejich vylepšování. Na druhou stranu Češi jsou výrazně kreativní. Setkával jsem se s tím v automobilovém průmyslu a zde v DPOV tomu není jinak. Pokud selže jedna cesta, hned hledáme jiné cesty, jak se dostat k výsledku. Už když jsem sem přišel, obdivoval jsem, jak jsou kolegové schopni techniku, která sem přijede v podstatě v jakémkoli stavu, dát dohromady, dokázat si poradit. A to opravdu neumí každý.



Mám rád přímý kontakt se zaměstnanci.

Považuji za velmi důležité chodit do provozu, kolegové si na to již začínají zvykat. Bezprostřední zkušenost je pro mě nezastupitelná. A to i méně formální mimo zaměstnání. Lidé musí vidět, že o ně máme skutečný zájem. Techniku si může koupit každý, spokojené zaměstnance nikoli.





Češi jsou výrazně kreativní. Setkával jsem se s tím v automobilovém průmyslu a zde v DPOV tomu není jinak. Pokud selže jedna cesta, hned hledáme jiné cesty, jak se dostat k výsledku.

Jak si nejzkušenější zaměstnance udržet a zároveň umět nalákat nové?

Když jsem nastoupil, hned první týden jsem se snažil v každé naší opravě vysvětlit zaměstnancům, s čím přicházím a co je naší prioritou. Jednou z mých hlavních myšlenek bylo zdůraznit, že mi na nich velmi záleží. To není jen prázdná fráze, bez nich je nám jakékoli vybavení opravdu k ničemu. A právě jejich zkušenosti nám dávají konkurenční výhodu. Proto je musíme umět získat a udržet. Jak to udělat? Základní motivací je samozřejmě mzda, ale k ní se váže celá řada dalších faktorů, na které nesmíme zapomínat a bez nichž samotné peníze nikdy nestačí: vztahy na pracovišti, technologická výbava, zázemí pro práci i odpočinek, akce pro zaměstnance... A všude máme prostor pro zlepšení.

Základní poučka je jednoduchá. Stávající zaměstnance musíme motivovat a nové umět oslovit. Musíme být aktivní a vstřícní k oběma skupinám. A já jsem slíbil, že udělám vše pro to, abychom byli skutečně atraktivním zaměstnavatelem.

České dráhy se neustále potýkají s problémy v opravárenství, zejména u soukromého sektoru. Vozy se nevrací v termínech a mnohdy ani v požadované kvalitě. Proč je pro České dráhy důležité „mít“ DPOV?

Naší výhodou je už systém tří hlavních opravárenských závodů v Přerově, Nymburku a Veselí nad Moravou, který pokrývá Českou republiku. Drtivou většinu zakázek tvoří pravidelné opravy v předem definovaném rozsahu. Naším cílem je nabídnout

především to, aby se vozidla vracela rychleji do oběhu a v odpovídající kvalitě. To je i naše konkurenční výhoda. Pro všechny zákazníky je klíčové, aby jejich vozidla byla co nejvíce v provozu.

Zrychlení dodávek se dá zajistit lepší produktivitou či logistikou, ale jak dosáhnete na problém pozdních dodávek komponent od externích dodavatelů?

Ano, to je asi nejsložitější část našeho úkolu. Velmi si věříme v technické oblasti i ve schopnostech našich zaměstnanců, ale mít včas k dispozici veškerý materiál od dodavatelů, aby naše práce nestála, to je skutečná výzva. Jdeme na to dvěma cestami. Tam, kde je to možné, se snažíme získat kompetence a certifikace od subdodavatelů, abychom alespoň část práce mohli zvládnout sami. Druhým řešením je vytváření větších zásob klíčových dílů. Díky tomu můžeme ve chvíli, kdy vozidlo přijde, součástku okamžitě vyměnit za funkční, a teprve poté opravovat původní kus. V době, kdy je vozidlo už zpět v provozu.

Jak je silná a důležitá vazba mezi Českými drahami a DPOV? Daří se vám například získávat zpětnou vazbu nejen na základní úrovni, ale i přímo z provozu?

Jsme stoprocentní dceřiná společnost. Tedy v zájmu obou organizací je velmi dobrá komunikace. A to na všech úrovních, nejen řídicí. Získávání zpětné vazby z provozu funguje lépe, než jsem očekával. Spousta našich zaměstnanců

i zaměstnanců Českých drah jsou srdcaři, kterým osobně záleží na tom, aby vše fungovalo, jak má, a udržují vzájemné vztahy vysoko nad rámec svých povinností. Ti lidé se dobře znají, a jakmile někde vznikne problém, díky formálním i neformálním komunikačním kanálům o něm víme téměř okamžitě. Má to samozřejmě své výhody i nevýhody, ale zpětná vazba funguje, což je hlavní. Já ji osobně vnímám především jako výhodu.





Jak jste se na železnici vy osobně zabydlel?

Přiznám se, že před nástupem do DPOV jsem jezdil vlakem spíše výjimečně. Nyní již jezdím častěji a opravdu mě fascinuje posun, kterým železnice prochází. Vnímám posun v komfortu, nejen klimatizaci a vůbec pracovní prostředí, ale také třeba modernější vypružení a další technické vymoženosti, jež cestu vlakem posouvají na zcela novou úroveň. ■

Pavel Vacek

- Vystudoval strojní fakultu na ČVUT v Praze.
- Dlouhá léta se pohyboval v automobilovém průmyslu – již v roce 1986 začínal jako specialista svařování ve Škodě Auto a postupně se vypracoval na vedoucí pozici.
- Mezi lety 2007 a 2009 pak vedl závod Volkswagen v německém Emdenu.
- V letech 2015 až 2025 se věnoval firemnímu poradenství a krizovému managementu jako OSVČ, nyní vede společnost DPOV.
- Balanc hledá při fyzické aktivitě kolem koní, práci v lese, procházkách se psy a zejména během času s vnoučaty.

Gdaňsk žil moderní železnicí, České dráhy reprezentoval ComfortJet či nový bateriový RegioPanter

14

Polský železniční veletrh Trako jako středoevropská protiváha InnoTransu postupně roste a označit jej za železniční událost roku není vůbec přehnané. Ve výstavním areálu poblíž gdaňského přístavu měly české firmy výrazné zastoupení a vidět byly i České dráhy. V polské premiéře se představil ComfortJet a světovou premiéru měl také bateriový RegioPanter nové generace.



Za všechna čísla jedno

Do roku 2035 chce Polsko postavit 1 000 kilometrů nových tratí. Díky odhodlání vlády, finančnímu krytí i široké politické shodě není důvod o tomto ambiciózním plánu pochybovat. Stačí se projet Polskem. Rozsáhlé stavební práce jsou vidět téměř na každém kroku.

První novinka spojená s českou účastí na Traku se neodehrávala na výstavišti, ale už cestou. Návštěvníci z České republiky se totiž mohli do Gdaňsku vydat přímými spoji Českých drah. Zatímco někteří zvolili denní spoje Baltic expressu, velká poptávka byla rovněž po posílených lehátkách z Prahy až na pobřeží Baltského moře, které ovšem nouzí o cestující netrpí ani mimo veletržní dny.

Ve veletržním kolejišti se dvě česká železka představila hned vedle sebe. Světovou premiéru tu měl první z patnáctikusové série inovovaných bateriových RegioPanterů pro Moravskoslezský kraj. Oproti dosavadním soupravám z dílny Škoda Group má výkonnější trakční baterie a díky vypuštění jedné dveří také více míst k sezení. Není divu, že přitahoval velkou pozornost, a výrobce Škoda Transportation navíc na místě avizoval ambice uspět s těmito jednotkami i na polském trhu.

Dobře známý ComfortJet

Sousední kolej pak patřila Siemensu, jenž v Polsku poprvé představil tzv. Vectrain. Pod obchodním názvem výrobce se neskrývalo nic jiného než řidič, restaurační a koncový vůz druhé třídy ComfortJetu, soupravy, kterou již dobře známe z našich tratí, a už dnes dělá dobré jméno Českým drahám na tratích i v zahraničí. Další drážní zajímavosti na venkovní ploše patřily převážně polskému železničnímu průmyslu. Největší show s představením nového vozidla předvedla Pesa, která si na odhalení modulární lokomotivy Gama 3.0 pozvala dokonce hudebnice se smyčcovými nástroji, zřejmě s přáním, aby stroje šlapaly jako dobře odladěný orchestr. Pesa pak představila ještě jednotku Elf pro okolí Lodže. I v tomto stroji bylo možno nalézt českou stopu v podobě sedadel Visio firmy Borcad.



Siemens v Polsku poprvé prezentoval na příkladu čelního, restauračního a koncového vozu ComfortJetu koncept Vectrain.



Prohlédněte si více fotek z veletrhu!



Výrazné zastoupení měl i druhý polský výrobce Newag. Prakticky v domácím prostředí se ukázala jednotka Impuls určená pro SKM Trójmiasto, což je trať typu S-bahn mezi městy Gdaňsk, Sopoty a Gdyně. Rovněž od Newagu byla také šestinápravová lokomotiva Dragon 2.

Ačkoli je Stadler firmou švýcarskou, jeden z hlavních výrobních závodů má v polské Siedlci. A právě odsud v nedávné době expedovali jubilejní, tisící jednotku. Modrozelený Flirt, na nějž kulaté výrobní číslo připadlo, míří do Mazovského vojvodství, tedy okolí Varšavy. A společnost mu dělala exportní červená jednotka Flirt pro Trenitalii.

Ani tramvaje nezůstaly stranou

Tramvaje na letošním Traku sice tvořily menší část expozice, ale pozornost poutala Škoda 52T pro Prahu. Vystavena byla hned u vstupu na veletrh, návštěvníky



Hlavní nejen českou událostí na Traku bylo představení inovovaných bateriových RegioPanterů.

Českou stopu na výstavní ploše hájil mj. stánek Asociace podniků českého železničního průmyslu.



Interiér tramvaje Škoda 52T



Lokomotiva Newag Dragon 2 se zrcadlí v jednotce Stadler Flirt pro Trenitalii.

vítala z dálky a minout ji tak nemohl opravdu nikdo. Její ambiciózní technické řešení zejména stran nové elektromechanické brzdy, která nahradila hydrauliku, potvrzuje rostoucí sebevědomí plzeňské Škody na poli dodávek moderních vozů pro městskou kolejovou dopravu. Zatímco

venkovní expozice prezentovala hotové stroje, uvnitř výstavních hal převažovaly jednotlivé stánky firem zaměřené na prezentace a navazování kontaktů. Českou republiku zastupovala společná expozice ACRI, tedy Asociace podniků českého železničního průmyslu. A vedle ní byly

k vidění stánky ČD Cargo, jehož pozice je v Polsku velmi silná, Škody, AŽD, Správy železnic a řady dalších firem. Veletrh tradičně doplňuje i bohatý konferenční program, panelové diskuse a neformální debaty o železnici a dopravě. Z nich tentokrát vyčnívalo slavnostní zahájení, na němž nechyběli ani přední polští politici včetně premiéra Donalda Tuska. Ten spolu s ministrem infrastruktury jasně deklaroval silnou podporu železnici, zdůraznil její roli strategického prvku národní bezpečnosti a avizoval významné investice. ■

Jan Studeník

Pendolino je pořád výjimečný stroj

Naše Pendolina, řada 680, zažívají po dvou dekádách provozu svůj zlatý věk. Jsou spolehlivé, provozně se osvědčila, a když přijedou na nádraží, stále dokážou rozechvít srdce železničního fanouška i malého kluka, který se přišel podívat na vlaky. Za jejich úspěchem samozřejmě stojí konkrétní lidé – zejména Jan Studeník a jeho kolegové, kteří o italskou techniku pečují s odpovědností a neuhasínajícím zápallem. Pendolino ho provází od prvního příjezdu do České republiky až po první dvoustovku v běžném provozu. Vyprávět by mohl hodiny. „Stále je to super práce,“ říká. A nelze mu to nevěřit.

Pendolino se po dvou dekádách dočkalo dvoustakilometrové rychlosti v běžném provozu. Byla to událost i pro vás?

Pro mě a kolegy to přece jen nebyla úplná novinka, protože dvoustovku jsme zažívali minimálně třikrát do roka na zkušebním okruhu při testech po vyvazovacích opravách. Ale že si na ni v běžném provozu počkáme tak dlouho, to bych při jejich příchodu neřekl. Přechod od 160 k 200 km/h obecně trval. Ale jsem rád, že jsme se dočkali.

Byl jste se svézt při první běžné jízdě s cestujícími do Českých Budějovic?

Ano. Záměrně jsem jel jako cestující. Byl jsem sice připravený udělat případně nějaký technický zásah, pokud by bylo třeba, jinak jsem ale seděl v pátém voze a užíval jsem si atmosféru mezi běžnými cestujícími. Bylo vidět, že jelo hodně fanoušků, všichni sledovali informační panel, kde jsme záměrně přeprogramovali software, aby aktuální rychlost byla zobrazována co nejvýrazněji. Nikdo tak o dvoustovku nepřišel.

Jak z vašeho pohledu Pendolinu sluší trať do Budějovic?

Velmi. Mám dokonce takový skrytý sen, že jednou budou jezdit až do Lince. Každopádně trať mu sluší, dokáže tam dobře využít své největší přednosti. A když se vlní u Senohrab a Čtyřkol, je to radost sledovat. Samozřejmě tu ale naráží na kapacitní limity tratě a silnou příměstskou dopravu.



Vzácný pohled na hrubou stavbu čelního vozu jednotky Pendolino ve výrobním závodě v italském Saviglianu v roce 2002.

Jak jste se k Pendolinu vlastně původně dostal?

Původně nás s několika kolegy vybrali, abychom od počátku spolupracovali v rámci záručního servisu přímo s výrobcem. Nečekali jsme v depu, až přijede, ale byli jsme u toho od začátku. Už v srpnu 2003 jsme absolvovali školení v Itálii. Tehdy byla jednotka 001 v České republice, dvojka stála na zkušební koleji funkční, trojka a čtyřka se kompletovaly a sedmička byla ještě složená na plošinovém voze jen jako hliníkové „tra-verzy“. Viděli jsme prakticky celou výrobu a dodnes víme, jak je Pendolino udělané. Nemusíme se tolik dívat do konstrukčních výkresů. Když přijelo, byl to ryzí úžas. První rok jsme pomalu každé ráno jezdili

na okruh, vystupovali v Cerhenicích a šli přes pole k areálu. V zimě jsme v mrazech přicházeli k zamrzlé jednotce a zapalovačem nahřívali tlakoměr na kompresoru, aby se vůbec rozběhl. Žili jsme tím doslova každý den. Samozřejmě kdyby nebylo Pendolino, asi bych skončil u elektrických lokomotiv a taky by mě to bavilo. Ale jsem rád, že to vyšlo. Je to dodnes výzva a nikdy jsem nelitoval. Je to super práce.

Čím to, že si stále drží na železnici auru něčeho výjimečného?

Už jen tím, že je nepřehlédnutelné. Dodnes má původní nátěr od pana Kotase, charakteristický tvar, lidé ho poznají na první pohled. Pamatuju si, že když přišly railjetty,



nasadila se první jednotka místo Pendolina, které mělo drobnou závadu. O pár týdnů později přišla stížnost, že maminka koupila synovi jízdu Pendolinem, a místo něj prý jely „obyčejné vozy“. A přitom to byl zcela nový railjet! Ukazuje to, že Pendolino je pro lidi pořád pojem.

Jak je na tom Pendolino po dvaceti letech provozu?

Dobře. Kondice je dobrá. Věřím tomu, že dalších minimálně patnáct, dvacet let bez problému zvládne. Na druhou stranu se jeho věk úplně popřít nedá. Náhradní díly se shánějí čím dál hůře, ale to platí u každého vozidla. My máme jednu výhodu. Když tu končil záruční sklad Alstomu, tak nám jej odprodali. Když pak celý projekt této generace Pendolin končil, tak nám předali další řadu důležitých dílů. Z toho žijeme dodnes.

I tak se občas stane, že Pendolino přes všechny možnosti nedojede. Nedávno první jednotka zůstala stát v Plzni. Fíra s tím nic nezmohl, tak jsme tam jeli, že to zkusíme dostat do depa. Nešlo to. Nakonec jsme odhalili zkrat na svorkovnici. Tu jsme

„ Některé poruchy prostě nedokážete nasimulovat při stání vozidla. Strojvedoucí nám dobře popíše špatně nastupující elektrodynamickou brzdu při vjezdu do Pardubic, my už tušíme, vyměníme patřičnou kartu a jednotka rázem brzdí, jak má. To člověku udělá radost. Jsem moc rád, že přímá komunikace u nás funguje.

historicky nikdy neměnili, ale přesně jsem věděl, kde je v záručním skladu máme, pro jednu jsem si došel a za patnáct minut jsme měli opraveno. Nemít ji, tak čekáme na výrobu kdesi v Itálii a odeslání do Čech.

Poslední dobou se znovu diskutuje oprava jednotky 006 po nehodě v Bohumíně. Pokud by se nakonec realizovala, co na ní bude nejsložitější?

Nejsložitější by bylo napojení veškeré kabeláže vedoucí na stanoviště. To je prostě ustrýžené a kabeláž by se musela měnit v celém voze. Plus samozřejmě stavba samotného stanoviště. Na druhou stranu máme jednu výhodu, kompozitní skelet kabiny máme jako náhradní díl. Při opravě Pendolina 003 po nehodě ve Studénce nebyl využit, tehdy Italové vyráběli nový. Jde ale jen o plášť, pod

kterým je řekněme hliníková kostra – k té ale zase máme originální výkresovou dokumentaci, takže realizovatelné to je.

Přál byste si to?

Přál, určitě. Nepoškozený pětivozový zbytek jednotky jsme zachránili a používáme při opravách ostatních, abychom zkrátili dobu odstavení, ovšem pokud by se podařilo mít zase sjednocených sedm jednotek, vyrovnaly by se nám kilometrické proběhy, což by nám výrazně zjednodušilo práci. Já už jsem ani nedoufal a za tu naději jsem rád, měl bych o starost méně. ■

Rozhovor s Janem Studeníkem byl tak zajímavý, že se nám celý do časopisu ani nevešel. Přečtěte si na intranetu i jeho pokračování. Již brzy.

Jeden tým, jedna energie: Harrachov spojil 500 železničářů

Začátkem září se v Harrachově uskutečnily tradiční Týmové hry Českých drah, kterých se letos zúčastnilo rekordních více než pět set zaměstnanců z celé republiky. Do soutěží nastoupilo téměř třicet týmů a v každém se potkávali lidé z různých profesí, regionů i útvarů. Strojvedoucí, vlakvedoucí, zaměstnanci dílen, kanceláří i centrály soutěžili bok po boku. Právě tato pestrost dodala celé akci energii a připomněla, že týmový duch v naší firmě nezná hranice mezi profesemi ani místy výkonu práce.

Úvodní středeční večer měl spíše seznamovací charakter. Po prezenci a společné večeři si účastníci vyzkoušeli zahřívací soutěž s příznačným názvem Píchnák, která rychle prolomila ledy a postarala se o první vlnu smíchu.

Hlavní soutěžní den připadl na čtvrtek. Na loukách a prostranstvích kolem hotelu Fit&Fun se odehrával pestrý program, ve kterém nechyběly disciplíny zaměřené na logiku, postřeh, paměť a spolupráci. V obřím pexesu se hledaly dvojice karet, u týmového jeřábu museli soutěžící sladit každý pohyb a hradní inženýři dokazovali,

že postavit věž podle stavebních plánů nemusí být vůbec jednoduché.

Velký úspěch měly i odlehčené disciplíny. Chůze po měsíci připomínala spíše komediální scénku než sportovní výkon, Cornhole prověřil pevnou ruku a trpělivost. V námořní bitvě se ukázalo, kdo má lepší strategické uvažování, a maxi prak pobavil hlavně diváky. Střelci se totiž někdy trefili úplně jinam, než bylo v plánu. Kdo chtěl, mohl si projít i minové pole, kde hrálo roli hlavně soustředění a komunikace, a obří scrabble potvrdil, že ani tvoření slov není v týmu tak snadné, jak se na první pohled

zdá. Fantazie soutěžících byla občas tak pestrá, že některá slova byste ve slovníku hledali jen marně. Všechny disciplíny ale spojovalo jedno. Smích, hecování a hlavně dobrá nálada.

Po celodenním programu následovalo večerní vyhlášení výsledků a hned poté se Harrachov proměnil v koncertní areál. Na pódiu postupně vystoupili Elán Kontra-band (revival), Turbo, O5 a Radeček a závěr patřil DJ. Hudba přilákala všechny bez





rozdílu a parket zůstal plný až do ranních hodin. V tu chvíli nebylo důležité, kdo vyhrál nebo prohrál. Všichni byli na jedné palubě.

Z Harrachova si každý odvážel něco jiného. Historku ze soutěže, nový kontakt nebo prostě jen dobrou náladu. Společně ale bylo jedno. Pocit, že Týmové hry mají

smysl. Ukázaly, že nejde jen o soutěže, ale hlavně o možnost poznat kolegy jinak než v práci a strávit čas společně. I proto dokážou skvěle propojit lidi napříč profesemi i regiony. A protože se letošní ročník vydařil, není divu, že už teď se všichni těší na ten příští. ■



V Nymburce jsme ukázali, že i po 200 letech je železnice stále moderní

Národní den železnice letos připadl na skutečně exkluzivní výročí. 27. září 1825 vyjel mezi Stocktonem a Darlingtonem první vlak s cestujícími a my jsme o dvě stě let později v Nymburce návštěvníkům ukázali, že železnice má stále co nabídnout. V nymburském depu se setkala historie s budoucností.



Program byl rozdělen do dvou hlavních bodů. Z nymburského hlavního nádraží odjížděly četné zvláštní spoje – do Kolína a Čelákovic jezdila historická elektrická souprava EM 488.0, tedy hranatý pantograf, do Poříčkan se střídaly parní lokomotivy Čtyřkolák, Skaličák a Všudybylka, do Křince jezdily motorové vozy Kredenc a Singrovka a nejvelkolepější parní představení proběhlo na trase do Mladé Boleslavi s Rosničkou a hlavně Pětasedmou. Ranní kolečko si pak vystříhl také moderní bateriový RegioPanter.

Z nymburského hlavního nádraží do areálu depa a DPOV pak pendlovala souprava dvou CityElefantů, která spolu s historickými autobusy vozila návštěvníky přímo do srdce dění. Rozložení bylo osvědčené – ve světě změny se představil zcela nový Vectron Českých drah pro rychlost 230 km/h, k vidění byl moderní bateriový i běžný RegioPanter, motorový RegioFox či modernizovaný Stadler RS1 a řada dalších strojů nejen Českých drah.

Pohled do historie pak zajistily kromě již jmenovaných parních lokomotiv třeba motorový Kyklop, legendární Bardotka nebo mezi rentiéry teprve se rozkoukávající Gorila. Velmi zajímavou příležitostí nahlédnout za oponu údržby byly zpřístupněné interiéry hal dceřiné firmy DPOV. Vše tradičně doplňovaly zejména mezi nejmladšími mimořádně oblíbené stánky, skákačí hrad nebo kinovůz ve světě zábavy. Program po setmění uzavřela velkolepá noční show. ■





Děkuji všem návštěvníkům za účast, ale i našim zaměstnancům a partnerům za přípravu a organizaci celého Národního dne železnice. Velkou radost mi udělalo především to, kolik mladých lidí na akci dorazilo. Železnice se o svou budoucnost bát rozhodně nemusí.



Michal Krapinec

předseda představenstva
a generální ředitel Českých drah



Dlouhá cesta k vyšším rychlostem

Od 31. srpna se česká železnice zařadila do klubu dvoustovkářů. Poprvé u nás vyjely vlaky, které mohou na dvou úsecích dosáhnout rychlosti 200 km/h. Pro někoho důvod k úsměškům, pro jiné pokoření další mety při zvyšování rychlosti. Cesta k dnešku ale nikdy nebyla snadná ani krátká. Vždyť „stovka“ zůstala u nás standardem více než půl století, zatímco za hranicemi se už dávno běžně jezdilo stošedesátkou.

Na konci 19. století se dalo jezdit stovkou jen na několika málo úsecích, a ještě za splnění řady podmínek, na Severní dráze císaře Ferdinanda (KFNB) od Vídně přes Moravu do Slezska. Státní dráhy tou dobou zvedly maximální rychlost z osmdesátky na devadesát kilometrů v hodině. Ke stovce se dopracovaly až na začátku 20. století. Symbolem jejich „rychloláků“ jsou dodnes lokomotivy tehdejších řad 108 a 310, u ČSD označených 275.0 a 375.0.

S Nohatou stovkou

První z nich se vyráběla v letech 1901 až 1910 v počtu 25 kusů. Podle dvojice ohromných spřažených kol s průměrem 2,14 metru se jim přezdívalo Bicykl (zřejmě podle tehdy populárních vysokých jízdních kol) nebo Nohatá. Stroje to byly elegantní. Na světové výstavě v Miláně v roce 1906 obdržela lokomotiva 108.22 z První českomoravské v Libni dokonce velkou cenu – Grand Premio.

Byly nasazeny do čela nejdůležitějších rychlíků. Dosahovaly výkon 1 400 koní a jedna z lokomotiv dosáhla při zkušební jízdě v Dolních Rakousích rekordní rychlost 148 km/h, v běžném provozu však nepoužitelnou.

To vydrželo po celou existenci první Československé republiky a dál do 50. let. Důvodů bylo několik. Členitá topografie republiky zavedla tratě do údolí s mnoha malými oblouky a hlavní tratě v mocnářství byly budovány s lehčím svrškem než v západní Evropě, a tak jejich zatížení (i rychlostně) bylo omezené.

Rychleji jen při zkouškách

Dlouho to limitovalo i nasazení prvorepublikových Mikád se 17 tunami na nápravu. Když strojní oddělení ČSD začalo testovat nová Mikáda rychlostí až 140 km/h, tak to dokonce vyvolalo u správců tratí značnou nevoli a ostré protesty. Teprve ve 30. letech byl upraven

krátký úsek Pečky – Kolín pro zkoušky rychlostí až 150 km/h.

V Německu tou dobou jezdily pravidelné motorové vlaky 160 km/h a při zkušebních jízdách padala i dvoustovka. Třeba v roce 1934 jel lehký Kolejový zepelín 230 km/h, v roce 1936 dosáhla lokomotiva 05 002 rychlost 200 km/h a motorová jednotka Lipsko rychlost 205 km/h.

Zvýšení rychlosti u nás omezovalo i zabezpečení tratí nebo konstrukce vlaků, i když v době první republiky přicházely lokomotivy s rychlostí 110 nebo 120 km/h.

Cesta ke 160

Druhá polovina 20. století patřila novému standardu – rychlosti 120 km/h. Jako maximum ji dostaly parní Albatrosy i elektrické Bobiny. Na stovvacítku se upravovaly tratě, ale nebylo to bez problémů. Ještě začátkem 90. let byla ve většině stanic na rychlých úsecích pořád omezena rychlost na stovku. Ani celková

V dobách Rakousko-Uherska vytvořila řada 108 „národní“ rekord 148 km/h a v běžném provozu byla u zavedení rychlosti 100 km/h. To bylo řadu desetiletí maximem pro „parní vlaky“ také u ČSD.

Foto: Wikimedia





Slovenská strela prolomila v běžném provozu rychlostní maximum 100 km/h. Šlo o jediný pár vlaků, pouze o dva motorové vozy. V zahraničí se už jezdilo „160“. Přesto je dodnes symbolem pokroku na československé železnici.

délka rychlých úseků nebyla ohromující, pouhých 5 % z celé sítě. Ještě v roce 1995 bylo v Česku jen 553 km tratí s rychlostí 120 km/h a 48 km se stočtyřicítkou. S tou začaly ČSD experimentovat v roce 1989 na jižní Moravě.

Sedmdesátky znamenaly pro ČSD další pokrok, když si pořídily lokomotivy ES 499.0 (350) a E 499.2 (151/150.2) s rychlostí 160 a 140 km/h. Jenže na provoz maximální rychlosti si musely počkat čtvrt století. Po krátké epizodě s testováním rychlosti 140 km/h jako nového rychlostního standardu na přelomu

80. a 90. let padlo rozhodnutí modernizovat české koridory na stošedesátku.

Tou se rozjelo prvních osm spojů v jízdním řádu 2000/2001. Byly to například vlaky Antonín Dvořák, Vindobona nebo Hungaria. Rychlostí 160 km/h dnes mohou jezdit stovky spojů na celkem 933 km tratí (10 % sítě) a rychlostí nad 121 km je to dohromady 1 396 km (15 % sítě). Zavedení rychlosti až 200 km/h, byť zatím u dvou spojů a na několika desítkách kilometrů, je tak přirozený a důležitý krok v příběhu zvyšování rychlosti na české železnici. ■

Předskokan Strela

Přece jen se v roce 1936 objevil případ, kdy se na našich tratích začalo jezdit rychleji. ČSD uvedly do provozu pouze dva motorové vozy řady M 290.0, známé jako Slovenská strela. Byly lehoučké, s hmotností jen 42 tun (10,5 tuny na nápravu), a nezatěžovaly tratě tolik jako mohutné lokomotivy. Jediné mohly začít jezdit na některých úsecích rychlostí 130 km/h. Obsluhovaly ale pouze jediný pár stejnojmenných vlaků. Díky Strele se však stala stotřicítkou na více než 50 let naším rychlostním maximem pro lehké motorové vozy a jednotky, například mezi Prahou a Chocní. I tak však stačily na spočítání rychlých vlaků prsty jedné ruky, a toto období navíc skončilo ukončením provozu motorových jednotek M 298.0 na vlaku Hungaria v toce 1974.



Elektrizace československých tratí od 50. let znamenala zvýšení standardní maximální rychlosti na úroveň 120 km/h. Touto rychlostí disponovala i lokomotiva E 499.0. Stodvacítkou vydržela jako běžné maximum skoro půl století.

180 let Olomoucko-pražské dráhy

Tato výstava na vás čeká v Městském muzeu Česká Třebová. Vidět můžete modely lokomotiv i osobních vozů, železničních staveb i historické fotografie. Komentovaná prohlídka pro veřejnost s Pavlem Stejskalem proběhne v sobotu 11. října od 16 hodin a v neděli 9. listopadu od 16 hodin, čímž bude výstava zakončena.



Všechny zaměstnanecké slevy na jednom místě

V sekci Benefitů na intranetu jsme pro vás připravili stránku Slevy, kde najdete kompletní přehled aktuálních slev u našich partnerských firem. Vybrali jste si už tu svou?



Přihlaste se
do intranetu
z mobilu a vybírejte!



Poslední parní víkend v ČD Muzeu v Lužné

Přijďte poslední říjnový víkend (25. a 26. 10.) do Lužné u Rakovníka, kde se v železničním muzeu koná tradiční akce pojatá jako stylové rozloučení s letošními nostalgickými zážitky na kolejích – Poslední parní víkend. V sobotu i v neděli se můžete svést do okolí Lužné nostalgickými vlaky vedenými některou z parních lokomotiv.



S Českými dráhami na fotbal

Díky partnerství mezi ČD a Ligovou fotbalovou asociací rozdáváme vstupenky na zápasy první a druhé fotbalové ligy. Už si o ně napsalo na 300 z vás. Napsali jste si o své lístky? Na intranetu najdete návod jak na to.



Přihlaste se
do intranetu z mobilu
a koukněte na seznam utkání!

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 fotky otiskneme.

26

Fotografie zasílejte do 20. října 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

Děkujeme, že nám zasíláte své fotoúlovky. Ten poslední z Vysokého Mýta nese podtitul „Po práci legraci“.

POMŮCKA: ATE, LAM, SPU	SVORKA	ZNAČKA ŽVÝKAČEK	KONEC TAJENKY	BIBLIČKÁ PRAMĚTI	HMOTNOST		OVINOUT	NERVOVÁ BOJOVÁ LÁTKA	DOMÁCKY ELIŠKA	SILNĚ PROVAZY		BALKÁNSKÝ POKRM	LIDOVÝ NÁZEV KOZLÍKU LÉKÁRSKÉHO	MEZINÁROD- NÍ KÓD LITVY	ANGLICKÝ LED	SLONÍ ŠPIČÁK
ZNĚLKA (LITER.)						HÝKAVEC					JAKÉ MNOŽSTVÍ					
NEFALŠO- VANÍ						PŘÍSTAVNÍ HRÁZE					VYDÁNÍ					
NÁPLŇ						HÁJOVÁ BYLINA					PLOVOUCÍ HOTEL					
AFRICKÝ VELETOK				ROD TROP. MRAVENCŮ					SMĚNEČNÝ RUČÍTEL					DĚTSKÁ ROZKLÁDACÍ KNÍŽKA	TVRDÉ ČERNÉ DŘEVO	SKULPTURY
KORÁLOVÝ OSTROV				POVRCHOVÝ DŮL	SLUŽEBNÍ POŘADÍ				POMLOUVAT	TAROKOVÉ ROZDÁVÁNÍ						
	KANADSKÝ ZPĚVÁK (PAUL)	VYBÍRAT CIZÍ ZNAČKA KOSMETIKY			TEXTILNÍ ROSTLINA			OZN. MÍSTNÍ PC SÍTĚ				SPOJKA				
								KURÝROVAT				KULEČNÍKOVÝ ÚDER				
MALÝ ADAM							TOHOTO ROKU						SMŮLA (EXPR.)			
							RUSKÝ HLE						OCHOTNĚ			
ŽÁDNÁ VĚC				ZAČÁTEK TAJENKY	ORGANICKE SLOUČENINY											
KEŘ RUDODŘEV					CVIKY NA HRAZDĚ					STÁTNÍ POKLADNA					OVOČNÁ ZAHRADA	DŮRAZNÝ ZÁPOR
					INDICKÝ CHLĚB					OSMIVESLICE						
ZÁPASIŠTĚ						TIHLE					NĚKDE					
	JMÉNO BÝVALÉHO HERCE SKLENČKY	DOMÁCÍ PSÍK				OHLEDNĚ (KNÍŽNĚ)		SEDMÁ VELMOC				SARMAT				
		ALJAŠSKÝ PES						ZÁMEŽÍ				NATÍRAT LAKEM				
SMAŽENÝ VAJEČNÝ POKRM								KYT					PŘEDLOŽKA			
								ELEMENTÁRNÍ ČÁSTICE					POTĚ			
SAZBY					CITOSLOVCE PRASKNUTÍ				JAPONSKÝ NÁR. PARK					STROPNÍ TRÁM	AKVARINÍ RYBKA	ZMIZELÉ PRVČ
					ČAJOVÉ ALKALOIDY				STARÁ ZN. POČÍTAČŮ							
HORSKÝ SKŘÍTEK				ZNAČKA NÁKL. AUT						STÉCÍ PO KAPKÁCH						
				SETNOUT						POTOMEK						
	PRVEK ZNAČKY AS						OPRAVNA TR. VEDENÍ				EDÉMY					
	KUS LEDU						KÓD LETIŠTĚ SPLIT				TEN I ONEN					
STARCI (KNÍŽNĚ)						URČOVAT										
KARPATSKÝ UKRAJINEC						MĚSTSKÁ ČÁST OSTRAVY							PAPOUŠEK			
TRUMFY V BRIDŽI						UCHÁZET							SÍDLO V BAVORSKU			

24. září v 07:01 vyrazila z pražského hlavního nádraží do zkušební provozu první lokomotiva Siemens Vectron s maximální rychlostí 230 km/h.

Vyluštěnou tajenku křížovky zasílejte na e-mail komunikace@cd.cz do 20. října 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 pan Václav Sládek z CIS Východ. Gratulujeme!

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



Přečtěte si časopis
Železničář také
elektronicky.

Láska k vlakům spojuje, přiveď si kolegu/kolegyni A ZÍSKEJ ODMĚNU AŽ 70 000 Kč



Výše odměny a otevřené pozice:

- | | |
|------------------|--|
| 15 000 Kč | <ul style="list-style-type: none">• Posunovač• Vedoucí posunu• Vlakvedoucí osobních vlaků |
| 30 000 Kč | <ul style="list-style-type: none">• Strojvedoucí• Strojvedoucí v přípravě• Mechanik kolejových vozidel• Elektromechanik• Mechanik elektronických zařízení |
| 70 000 Kč | <ul style="list-style-type: none">• Strojvedoucí s licencií• Elektromechanik s dlouholetou praxí a vyšší odbornou kvalifikací*• Mechanik elektronických zařízení s dlouholetou praxí a vyšší odbornou kvalifikací* |

JAK NA TO?

Stačí zaslat jméno kandidáta/-ky, kontaktní údaje (telefon, e-mail, lokalitu pracoviště) na centrální e-mail **nabor@cd.cz**. Toto doporučení musí být zasláno před výběrovým řízením. Na zpětně nahlášená doporučení nebude brán zřetel. Nezapomeňte uvést své jméno a pracoviště.

CO ZÍSKÁTE, KDYŽ VŠE Klapne?

Odměna se bude vyplácet postupně:

- **5 000–20 000 Kč** po ukončení zkušební doby doporučeného kandidáta,
- **10 000–50 000 Kč** po ukončeném 13. měsíci zaměstnání doporučeného kandidáta.

Doporučit kamaráda/kamarádku či známého/známou mohou všichni zaměstnanci ČD v pracovním poměru (vyjma zaměstnanců na manažerských a vedoucích pozicích a zaměstnanců odboru O10) a všichni, kteří mají s ČD uzavřenou aktuálně výše platnou DPČ nebo DPP. Program platí pro doporučení nově nastupujících kandidátů v roce 2025 nebo do odvolání a pouze na uvedené pozice.

* Posouzení kvalifikace bude ověřeno při vstupním pohovoru.



**Milujeme vlaky.
Zamilujte si je taky.**

www.cd.cz/kariera