

● **Nedovolené jízdy aneb o zběsilém šetření ... str. 2** ● **Který tabelární řád vlastně platí? ... str. 2** ● **Novotvar pohledem strojvedoucího... str. 3** ● **Baterie nebo vodík? ... str. 3** ● **Testování Vectronů s Railjetem... str. 3** ● **Rail Days ... str. 4** ● **Zabezpečení v Elefantech ... str. 4** ● **První lokomotiva zpětně vybavená ETCS v provozu ... str. 5**

číslo 9 - 10

30. května 2022  
ročník 75



# Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## Informace k první změně PKS ČD a. s. na letošní rok Nad přílohami panuje shoda

V pondělí 2. května projednali zástupci OC působících u společnosti ČD a. s. návrh změny přílohy č. 4 pracovní kolektivní smlouvy na rok 2022, týkající se organizace stravování a přílohy č. 7. Ta stanovuje odměny za zabránění úniku tržeb.

U obou příloh došlo ke vzájemné shodě zaměstnavatele s OC a sjednaná změna nabude účinnosti od letošního července.

V příloze č. 4 – stravování dochází od tohoto data ke zvýšení ceny stravek na 44, 60 nebo 120 Kč podle nároku vyplývajícího ze současných textů přílohy, a dále ke zvýšení stravného v kategorii a) na hodnoty:

- 118 Kč, trvá – li pracovní cesta 5 až 12 hodin,
- 182 Kč, trvá – li pracovní cesta déle než 12 hodin, nejvýše však 18 hodin,

• 283 Kč, trvá – li pracovní cesta déle než 18 hodin.

V příloze č. 7 – odměny za zabránění úniku tržeb došlo ke změně koeficientu příplatku vzhledem ke změně v poskytování slevy jízdného pro děti, studenty nebo důchodce.

S tímto materiálem byl dále projednán návrh úpravy katalogu prací u vybraných KZAM v profesích, kde zaměstnavatel reflektuje dosavadní změny v činnostech vybraných zaměstnanců či personální nedostatek zejména u některých provozních profesí. Přítomní zástupci FSCŘ se současným,

a doufáme, že ne konečným řešením vyslovili nesouhlas, zejména tedy s řešením v kategorii strojníků. Zaměstnavatel se zavázal provést analýzu zařazení stávajících strojníků v rámci jednotlivých pracovišť do 15. srpna 2022.

Závěrem jsme zaměstnavatele požádali s termín společného jednání na téma sjednocení pravidel a postupů vysílání strojvedoucích na pracovní cestu v rámci pravidelného školení, o jehož výsledku budeme informovat.

Jaroslav Vincour

## „Gorily“ v čele posledních šesti vlaků Řada 350 se loučí

Poslední tři páry denních spojů na našem území dopravují legendární slovenské lokomotivy řady 350 známé pod přezdívkami ‚gorila‘ nebo ‚krysa‘. Několik desetiletí ovládaly dopravu na rušné trati mezi Prahou, Brnem a Bratislavou. Dopravovaly legendární transevropské expresy jako Balt-Orient, Pannonia, Hungaria nebo Metropol. V minulosti to byly naše nejkvalitnější a nejrýchlejší lokomotivy a patřily mezi nejhezčí elektrické stroje u nás i v Evropě.

„Od poloviny 70. let až do prosince 2014 zajišťovaly tyto lokomotivy dopravu prakticky všech vnitrostátních a mezistátních rychlíků a expresů z Prahy přes Brno do Bratislavy a Štúrova na československo-maďarských hranicích. S vlaky EuroCity jezdily až do Budapešti a během své téměř padesátileté kariéry zaměřily v čele expresů také z Prahy do Děčína, z Břeclavi do Bohumína nebo po koridorech z Prahy přes Valašsko nebo Ostravsko na Slovensko. Z desítek výkonů denně jim dnes na území Česka zbývá posledních šest denních a dva noční expresy a během několika let zmizí z našich tratí úplně,“ říká Tomáš Mohr, ředitel odboru

provozu osobní dopravy Českých drah. Lokomotivy původní řady ES 499.0, dnes označené jako řada 350 a přezdívané pro svou sílu jako ‚gorila‘ nebo pro jeden z prototypových nátěrů v šedé barvě jako ‚krysa‘, nyní obsluhují po jednom páru vlaků na trase Bratislava – Praha, Budapešť – Bohumín a Žilina – Praha. V noční době navíc dopravují pár vlaků Slovakia mezi Bohumínem a Slovenskem. V těchto posledních vlacích si lze užít cestu s legendární ‚gorilou‘ a obdivovat ji v jejich čele, například při výletu vlakem do některých z míst na jejich trase, třeba do Olomouce nebo Prahy.

Text a foto ČD



## Monitor licence strojvůdce v praxi Opravdu 13 hodin?

Často je mediálně propíraný monitoring licence strojvedoucího, mající zabránit tomu, že nikdo nebudě překračovat maximální dobu, po kterou je možné řídit hnací vozidlo. Tato pojistka, zavedená již přímo v zákoně má své opodstatnění. Veřejně se o tom moc nemluví, ale každý ví, že ne všichni dopravci a také ne všichni strojvedoucí tuto maximální dobu dodržují.

Mělo by to fungovat tak, že systém, do kterého je číslo licence uvedené, nepustí nikoho na trať, pokud bude vidět stanovenou dobu překročenou. Že tomu tak není, a že celý tento systém funguje poněkud jinak, jsem se mohl přesvědčit na vlastní oči a uši při své nedávné noční směně na pátém staničním posunu v Olomouci.

Ve zmíněnou noc probíhala zároveň také výluka na části koridoru u Dluhonic a Prosenic. V Olomouci se na seřazovací nádraží kupily vlaky od České Třebové na Ostravu. V jednu chvíli CDP obvolávalo zmíněné vlaky několika soukromých dopravců a ptalo se jejich strojvedoucích, kdy mají konec. Každý hlásil nějaký čas, krom jednoho. Ten odpověděl – nebudu citovat doslova – že nemá žádný konec, protože má vlak, který musí za každou cenu dostat na Slovensko. „No dobře,“ odpověděl kdosi z CDP. Tím komunikace skončila a po ukončení výluky se vlaky začaly rozjíždět, včetně zmíněného kolegy, který neměl žádný konec.

### Rovný a rovnější

Před zákonem si máme být všichni rovni. Padni, komu padni. Je ovšem starou pravdou, že někdo je přeci jen vždy rovnější. Je smutné, že je to i v takovém případě. Žádné porušení zákona nikdy nemůže nikdo brát na lehkou váhu. Nikdy se to nevyplatí. Nikomu nepřijí nic zlého. Jenže až budeme svědky další nehody, podobné té, kterou jistě máme všichni v paměti, a při níž přišel o život kolega pracující u soukromého dopravce, budeme se zase všichni dívat. Byla to nehoda, při které se práce nad povolený limit skloňovala jako hlavní viník. Což nepřimo v reportáži potvrdil i jeden z bývalých zaměstnanců onoho dopravce, se kterým firma rozvázala pracovní poměr – dle jeho vlastních slov – právě pro neochotu pracovat déle než třináct hodin a pro snahu dodržovat platné zákony a vyhlášky ohledně pracovní doby.

Tak dlouho budeme dráždit kobru bosou nohou, až...

Evžen Mikolajek

## Kolektivní smlouva u JHMD je podepsána i na rok 2022 Je to už malé jubileum

V závěru března letošního roku probíhalo jednání mezi vedením Jindřichohradeckými místními drahami a. s. a Federací strojvůdců ČR o podobě Kolektivní smlouvy na rok 2022.

Jindřichohradecké místní dráhy, a. s. jsou výlučným vlastníkem a provozovatelem železniční dopravy na úzkorozchodných tratích o rozchodu 760 mm Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a Jindřichův Hradec – Obrataň. Provozují pravidelnou osobní a nákladní dopravu v motorové trakci a během letní sezóny pravidelné parní vlaky s historickými vozy. JHMD a. s. patří mezi několik subjektů mimo ČD, u nichž působí Základní organizace Federace strojvůdců České republiky. Spolupráce naší odborové organizace se zástupci JHMD má poměrně dlouhou historii. První kolektivní smlouva byla sjednána, zásluhou tehdejšího člena P-FSCŘ V. Pouzara a byla podepsána, prezidentem FSCŘ J. Našincem, 8. dubna 1998. Letos se tak stalo již po dvacáté páté, což je možné považovat za malé jubileum.

### Bez sporného bodu

V základním textu KS se v podstatě nevyskytl sporný bod, což svědčí o solidně dohodnutých pravidlech, ve vztazích zaměstnavatel vs. zaměstnanec. Současná ekonomická situace a také dlouhodobě probíhající spor „Jindřichohradeckých lokálků“ s krajem Vysočina o výši úhrad za prokazatelnou ztrátu při provozování železniční dopravy, byly aspekty, které nastavily mantinely v oblasti růstu mezd. Výsledkem vyjednávání je mírné navýšení osobního ohodnocení a zavedení nového příplatku za dopravu. Vezmeme-li v úvahu i zákonem dané zvýšení cestovních náhrad, činí celkový nárůst mezd cca 3-3,5%. Nehodlám zde polemizovat, zda je to

nárůst dostačující. Považuji ho však za kompromis, umožňující další fungování společnosti a tím i zajištění pracovních příležitostí současných zaměstnanců. Pro uzavření kolektivní smlouvy bylo nutným ústupkem odložení účinnosti té části KS, která se vztahuje k navýšení mezd o dva měsíce. V té době by měl být uzavřen výše uvedený spor s krajem Vysočina a tím i jasně dané finanční možnosti zaměstnavatele.

O návrhu, průběhu jednání i finální podobě tohoto dokumentu byli naši členové informováni a 30. března 2022 byla Kolektivní smlouva JHMD podepsána statutárním zástupcem společnosti ing. B. Čajánkem, za naši odborovou organizaci připojil podpis prezident FSCŘ J. Vondrovic.

Josef Bock  
Reprofoto (job)



V uplynulých týdnech se úspěšně uzavřelo kolektivní vyjednávání mezi železničářskými odbory a soukromým subjektem provozujícím železniční dopravu

## Jindřichohradecké místní dráhy mají svoji kolektivní smlouvu

Mezi významné mezníky v současné historii naší odborové organizace se nepochybně zařadí 8. duben 1998, kdy byla podepsána kolektivní smlouva mezi Jindřichohradeckými místními drahami a. s. (JHMD) a dvojicí odborových centrál – Federací strojvůdců České republiky a OSZ, jejímiž členy jsou zaměstnanci této soukromé firmy provozující železniční dopravu na dnes již zprivatizovaných tratích. Slovo v zájmech strojvůdce, neboť se v tomto případě jedná o první dokument tohoto druhu, který byl vypracován v rámci kolektivního vyjednávání mezi odborovými svazy a soukromým subjektem na naší železniční síti.

Na snímcech podpis Kolektivní smlouvy Jindřichohradeckých místních drah v roce 1998 a článek v Zájmech strojvůdce.

Zatímco na firmu JHMD kolektivní smlouva byla uzavřena již před více než 24 lety, v současnosti se jedná o dvoudenní jednání, které se uskutečnilo v rámci jednání mezi zástupci JHMD a zástupci FSCŘ a OSZ. Jedná se o první kolektivní smlouvu, kterou JHMD uzavřel s odborovou organizací. Jde jen o jiné pojetí kolektivní smlouvy. Pokud JHMD uzavře kolektivní smlouvu s OSZ, bude to pro nás velký úspěch. Pokud JHMD uzavře kolektivní smlouvu s OSZ, bude to pro nás velký úspěch. Pokud JHMD uzavře kolektivní smlouvu s OSZ, bude to pro nás velký úspěch.

### Pátá záloha jako standard

Všichni dopravci si navykli komunikovat s pracovištěm CDP v Přerově právě na frekvenci „páté zálohy“ a ne na všeobecné frekvenci, tak jak by to být správně mělo. To, že nás to věčně ruší a že nám do posunu pořád někdo „kecá“, a to i když suneme, je na samostatný článek. (em)

## Nedovolené jízdy aneb o zběsilém šetření Je třeba řešit příčiny

Zákonem č. 426/2021 Sb. ze dne 27. října 2021 byl novelizován zákon o dráhách. Jednalo se již o jeho 37. novelu. Mimo jiné novinky byl touto novelou zaveden tzv. sankční systém pro strojvedoucí. Podrobnosti o tomto systému obsahuje rozhovor s prezidentem FSČR kolegou J. Vondrovicem v č. 3-4/2022 Zájmy strojveduce. Zde se jen zmíním o sankci za nedovolenou jízdu za návštěvidlo se zákazovou návštěví. Tento skutek je podle zákona přestupkem a Drážní úřad za něj může uložit ve správním řízení sankci do 10 000 Kč a při opakování tohoto přestupku alespoň dvakrát v období jednoho roku také zákaz činnosti až na jeden rok.



K nadbytečnosti sankčního systému pro strojvedoucí jsem se vedle jiných kolegů vyjádřil již v loňském roce v č. 3, 7 a 8/2021 Zájmy strojveduce. Nakonec byl zákon schválen našimi zákonodárci, které jsme si sami zvolili v demokratických volbách. Novela je účinná od 1. února 2022 a je tedy nutné se novelizovaným zákonem řídit.

Je bohužel velmi závažným faktem, že v uplynulých letech počet nedovolených jízd, tedy „projetych“ návštěvidel znepokojivě vzrostl. Z počtu 88 případů v roce 2012 s výjimkou jednoho roku neustále stoupá. V roce 2021 to bylo již 173 případů, to znamená nárůst o 96,6 %. Ani první čtyři měsíce roku letošního nenaznačují zlepšení, ale pravý opak. Oproti loňským 43 případům nedovolených jízd jich letos bylo do konce dubna 63! Drážní úřad bude mít co projednávat. Samozřejmě, že kromě příslušné administrativní zátěže a odvodem zcela směšné finanční částky do státního rozpočtu nebude celý sankční systém pro nikoho žádným přínosem a pro zvýšení bezpečnosti drážního provozu už vůbec ne.

Řešit je potřeba příčiny těchto krajně nežádoucích případů. A v tomto směru mají všechny zainteresované právní subjekty a jejich odpovědní vedoucí pracovníci značné dluhy! Dovolím si v tomto ohledu připomenout pár poznámek k příčinám „projetych“ návštěvidel.

### Předpisy

Všechny rozhodující provozní předpisy pro výkon služby na železničních tratích ve správě dřívějších Československých státních drah (ČSD) vydávalo ministerstvo dopravy. Ve své většině byly jednoduché, srozumitelné a jednoznačné. Autorům zejména dnešních dopravních a návštěvních předpisů

doporučuji, aby si pečlivě prostudovali návštěvní předpis D1 a dopravní předpis D2 z roku 1962. Dnes je Dopravní a návštěvní předpis D1, tedy základní provozní předpis, vnitřním předpisem provozovatele dráhy – Správy železnic. Je samozřejmé, že je „šitý na míru“ potřebám provozovatele dráhy. Zatímco předpis značně nabobtnal, tak činnost a zejména odpovědnost provozovatele dráhy se uskrovnila. O to více přibýlo povinností a odpovědností dopravců. Úplně přesně řečeno strojvedoucím, kteří jsou dnes odpovědní faktičky za všechno. A v případě mimořádných událostí, kdy nastal stav obecného ohrožení podle trestního zákoníku a při MU došlo k úmrtím nebo zraněním osob a hmotným škodám, stojí před soudem právě jen strojvedoucí. Soud nezajímá, že vnitřní předpis je nekvalitní a některá jeho ustanovení doslova ohrožují bezpečnost provozu, ale číslo jeho článku, který byl v souvislosti s MU porušen.

### Pravidelné školení

Dříve se uskutečňovalo v Ústavech podnikové výchovy ČSD. Tam pracovali zkušení lektori mající za sebou nejen předepsané vzdělání, ale také bohatou provozní praxi a přírozenou autoritu. Dnes je rozsah školení „úspornější“ a školit může každý, kdo si dokáže zařídit příslušnou licenci... Ke konci roku 2021 evidovala Správa

železnic na kolejích ve své správě neuvěřitelných 126 dopravců. Z toho má 41 licenci na provozování osobní i nákladní dopravy, 85 jen na nákladní dopravu. Kontroluje někdo účinně úroveň školení u všech dopravců?

### Příprava nových strojvedoucích

Jednou větu: Je zcela nedostatečná. Kolegové, kteří pamatují přípravu strojvedoucích za bývalých ČSD dnes nevycházejí z údivu, kdo všechno může tuto funkci vykonávat. Tím samozřejmě neztrácují ty mladé kolegy, kteří práci na železnici považují za své životní poslání a věnují jí daleko víc, než se od nich vyžaduje. I takové máme a díky za ně!

### Technický stav hnacích vozidel

Dobrý technický stav hnacích vozidel je zásadním faktorem ovlivňujícím pravidelnost a bezpečnost drážní dopravy. Kdo pravidelně sleduje dění na železnici je často překvapen počtem poruch hnacích vozidel (HV) a v souvislosti s tím také odřeknutých vlaků. Jen namátkou: V pondělí 2. 5. zaznamenáno 21 poruch HV, den poté 14 poruch a ve středu 4. května 22 poruch HV. A teď si představte stres začínajícího strojvedoucího, který je v případě poruchy HV zavalen telefonáty dispečerů všech úrovní. Co tam dělá, když to pojede... atd. Když se závadu podaří odstranit a vystresovaný pokračuje v jízdě, tak je „zaděláno“ na další nedovolenou jízdu... Technický stav hnacích vozidel není v současnosti na žádoucí úrovni.

V předešlých řádcích jsem naznačil jen některé z příčin, které vedou až k nedovolené jízdě za návštěvidlo se zákazovou návštěví. Je jich samozřejmě daleko víc. Ta hlavní ovšem spočívá ve zběsilém šetření na nepravých místech. Kolegové z provozu se na stránkách ZS o dalších příčinách jistě rádi rozepíší.

Text a foto  
Vladimír Selucký

### Nejvyšší čas

Před volbami do Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR na podzim loňského roku mě u agitačního stolku na frekventované ulici oslovil jeden z kandidujících politiků. Po krátkém rozhovoru mně věnoval reklamní tužku. Na ní je uvedeno: Dáme Česko dohromady. Rád bych věřil, že nejde jen o reklamní slogan typu „slibem nezarmoutíš“. I resort dopravy a česká železnice zvlášť by potřebovala „dát dohromady“. Je na to nejvyšší čas.

Vladimír Selucký

## České dráhy chtějí snížit náklady náhradní dopravy Letos vznikne ČD BUS

Národní dopravce se stal 100% vlastníkem společnosti VYDOS BUS a. s. České dráhy firmu využijí pro zajištění náhradní autobusové dopravy během plánovaných výluk nebo mimořádných událostí. V letošním roce dojde ke změně názvu autobusového dopravce na ČD BUS. Uzavření smlouvy již schválil Řídící výbor ČD

„Cílem pořízení vlastního autobusového dopravce byla snaha snížit náklady na zajištění náhradní autobusové dopravy. Ročně zaplatí České dráhy za náhradní autobusy až 900 milionů korun. Vzhledem k množství výluk a potřebě zajištění náhradní dopravy pro nás bude rozšíření vozidlového parku o autobusy velkým přínosem, a to nejen z ekonomického, ale i z provozního hlediska. Vstupem do

autobusové dopravy totiž snížíme závislost na externích dodavatelích. Transakce je zároveň součástí Strategie 2030 Českých drah,“ uvedl Michal Kraus, místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro servis. Původní zakázky společnosti VYDOS BUS budou dokončeny ve stávajícím rozsahu. „Pod VYDOS BUS patří 80 autobusů. Ve firmě zůstávají stávající zaměstnanci.

mimořádnými událostmi, ale budeme i nadále větší část výlukové dopravy soutěžit,“ říká náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Do funkce předsedy představenstva byl jmenován Adam Svojanovský, který zaštiťoval oblast náhradní dopravy. Členem představenstva odpovědným za ekonomiku se stala Věra Bugárová z Arrivy Morava. Členem představenstva odpovědným za provoz se stal Igor Čeki, dosavadní ředitel společnosti VYDOS BUS.

„Rádi bychom navýšili počet autobusů a samozřejmě i zaměstnanců, tedy především řidičů. Nabídneme tak nová místa,“ doplňuje Adam Svojanovský. Konsolidace VYDOS BUS do Skupiny ČD s úplným začleněním do dceřiné firmy ČD BUS proběhne během letoška. Finanční poradenství při akvizici poskytla Česká spořitelna, kompletní due diligence poradenství a právní podporu poskytlo PwC Česká republika a PwC Legal Česká republika.

(VaR)

Vzhledem k vysokým cenám od externích dodavatelů chceme zajišťovat náhradní autobusovou dopravu vlastními silami a snížit tím náklady. Také kvůli množství výluk, ať už těch plánovaných nebo způsobilých



## Po paměti raději nejezdíme Který vlastně platí?

Tabelární jízdní řád je spolu se Zprávou o brzdění a tabulkami traťových poměrů jeden z nejdůležitějších dokumentů, podle kterých strojvedoucí vede svůj vlak. Je to kuchařka na jízdu vlaku. Je tedy s podivem, že v takto zásadním dokumentu se nezdá vyskytují poměrně dramatické chyby! Právě tak tomu bylo i při vedení mého vlaku.

Pro jízdu byly v ten den vydány celkem čtyři jízdní řády z toho 3 byly v ten den aktuálně platné... No jo, ale podle kterého mám tedy jet? Započal jsem tedy bádání ve všech jízdních rádech, abych v prvé řadě zjistil, který je tedy platný. Informoval jsem se u dispečera datového dohledu a ten mi po-tvrdil, že pro tento vlak jsou opravdu vydány tři platné jízdní řády.

Samí můžete ve třech obrázcích porovnat a vyhledat si rozdíl. Stejně si můžete jako já si lámat hlavu nad tím, podle kterého TJŘ byste jeli vy. Jsem naprosto bytostně přesvědčen, že v tak velmi důležitém dokumentu, jakým TJŘ je, se nikdy a za žádných okolností chyby nesmí vyskytovat!

A vidíme, že existují. A není jich právě málo.

Někdo z nás si tak může jednou vytáhnout onoho pověstného Černého Petra, kdy se mu v jeho jízdním rádu objeví nesprávná rychlost, zmizí značka vjezdu na obsazenou kolej či jen marginálně zmizí časový údaj příjezdu vlaku a vlak tedy místem pravidelného zastavení jednoduše projede. Aby tento text nebyl jen nějakým pouhým nářkem oslovili jsme Správu železnic, na tento problém jsme opakovaně upozornili, požádali o vyjádření. Tak oči na stopkách a nejezdíme po paměti! V jízdním rádu na nás může někdy čekat docela nepřijemné překvapení...

Text a screen Antonín Sehnal

Praha jih				11 50	60/36
Praha-Eden	3			53	120/111
Praha-Vršovice	2			55	60/26
Praha hl.n.	4	11 59	13	12 12	110/91
Praha-Libeň	6	+12 18	1	19	160/127
Praha-Běchovice	5 <sup>5</sup>			24 <sup>5</sup>	
Úvaly	5			29 <sup>5</sup>	
Český Brod	6 <sup>5</sup>			36	
Poříčany	3			39	
Odb Tatce	2			41	
Pečky	4			45	
Odb Cerhenice	5			50	
Velim	3 <sup>5</sup>			53 <sup>5</sup>	
Kolín	6 <sup>5</sup>	13 00	1	13 01	120/92
Kolín seř.n.	2			03	
Kutná Hora hl.n.	7			10	150/128
Čáslav	7 <sup>5</sup>			17 <sup>5</sup>	
Golčův Jeníkov	6 <sup>5</sup>			24	
Vikaneč	7 <sup>5</sup>			31 <sup>5</sup>	
Leština u Světlé	5			36 <sup>5</sup>	
Světlá nad Sázavou	10 <sup>5</sup>			47	
Okrouhlice	5			52	
Havlíčkův Brod	8			14 00	110/78
Pohled	6 <sup>5</sup>			06 <sup>5</sup>	
Příbyslav	5			11 <sup>5</sup>	
Sázava u Žďáru	5 <sup>5</sup>			17	
Žďár nad Sázavou	5			22	150/124
Ostrov nad Oslavou	4 <sup>5</sup>			26 <sup>5</sup>	

Platí pro den: 29.03.2022

PA/0054/-KADR110648/00/2022

Vydala Správa železnic, státní organizace

JEN PRO SLUŽEBNÍ POTŘEBU

Vygenerováno 29.03.2022 8:35:58

strana 1 / 2

Praha hl.n.				12 06	60/30
Praha-Vršovice	4			10	120/96
Praha-Eden	2 <sup>5</sup>			12 <sup>5</sup>	
Praha-Zahradní Město	2			14 <sup>5</sup>	80/64
Praha-Malešice	3			17 <sup>5</sup>	
Praha-Běchovice	7			24 <sup>5</sup>	160/127
Úvaly	5			29 <sup>5</sup>	
Český Brod	6 <sup>5</sup>			36	
Poříčany	3			39	
Odb Tatce	2			41	
Pečky	4			45	
Odb Cerhenice	5			50	
Velim	3 <sup>5</sup>			53 <sup>5</sup>	
Kolín	6 <sup>5</sup>	13 00	1	13 01	120/92
Kolín seř.n.	2			03	
Kutná Hora hl.n.	7			10	150/128
Čáslav	7 <sup>5</sup>			17 <sup>5</sup>	
Golčův Jeníkov	6 <sup>5</sup>			24	
Vikaneč	7 <sup>5</sup>			31 <sup>5</sup>	
Leština u Světlé	5			36 <sup>5</sup>	
Světlá nad Sázavou	10 <sup>5</sup>			47	
Okrouhlice	5			52	
Havlíčkův Brod	8			14 00	110/78
Pohled	6 <sup>5</sup>			06 <sup>5</sup>	
Příbyslav	5			11 <sup>5</sup>	
Sázava u Žďáru	5 <sup>5</sup>			17	
Žďár nad Sázavou	5			22	150/124
Ostrov nad Oslavou	4 <sup>5</sup>			26 <sup>5</sup>	
Sklené nad Oslavou	4 <sup>5</sup>			31	
Křivanov	4			35	
Víkov u Tišnova	7 <sup>5</sup>			42 <sup>5</sup>	140/123
Rikonín	5			47 <sup>5</sup>	115/116

Platí pro den: 29.03.2022

PA/0054/-KADR110788/00/2022

Vydala Správa železnic, státní organizace

JEN PRO SLUŽEBNÍ POTŘEBU

Vygenerováno 29.03.2022 10:03:15

strana 1 / 2

## Vyjádření Správy železnic

Tisková mluvčí Správy železnic Nela Friebová na materiál pana Sehnala reagovala: „V článku popisovaný případ je důsledkem užití provozního odklonu.

Provozní odklon je způsob změny trasy vlaku, který už vyjel ze své výchozí stanice, a jeho původní trasa je v daný den nahrazena (zpravidla jen v části) novou trasou. Například z důvodu mimořádnosti v provozu.

Trasa přidělená provoznímu odklonu je vytvářena z místa počátku odklonu až do cílového bodu. Protože se provozní odklon vytváří zpravidla z nástupního bodu, tak se původní TJŘ na daný den neruší. TJŘ není možné rušit strojvedoucímu za jízdy. Totéž platí pro případ, kdy je po trase vlaku více provozních odklonů.

Pokud se tedy strojvedoucí dotazuje na TJŘ vlaku, na který existuje provozní odklon, vždy je mu vrácen TJŘ vlaku původního a všech provozních odklonů. Strojvedoucí pak postupuje podle čl. 2182 předpisu SŽDC D1, který říká, že platí data později vydaného TJŘ.

V popisovaném případě vznikly postupně dva provozní odklony. Nejprve z Prahy jih kvůli výluce ROV 63070, tento odklon byl zpracován v 8:35. Následně přišel požadavek dopravce na otočení soupravy. Vznikl tak druhý odklon z Prahy hl. n. směr Kolín přes Zahradní Město, zpracován byl v 10:03.

Všechny vydané TJŘ v sobě nesou časové razítko, čímž je umožněn jejich výběr podle čl. 2182 předpisu SŽDC D1." (red)

## Testování Vectronů s Railjetem Padesát od Siemensu

České dráhy ve spolupráci se společností Siemens Mobility provedly v březnu praktické ověření spolupráce lokomotiv Vectron s netrakovní jednotkou Railjet. Cílem zkoušky bylo reálné otestování a doladění spolupráce softwaru na lokomotivách řady 193 Siemens Vectron, které provozují České dráhy, a modrých netrakovních jednotek Railjet ČD. Ověřována byla spolupráce lokomotivy a jednotky v taženém i v sunutém režimu a také součinnost dalších ovládacích prvků včetně např. stranově selektivního ovládání dveří.

„Díky ověření spolupráce lokomotiv Vectron a jednotek Railjet můžeme v budoucnosti pružně reagovat na provozní potřeby např. při závadě plánované řady lokomotiv 1216 nebo při nasazení jednotek Railjet jako náhrad za Pendolina nebo InterJety do Ostravy a Chebu,“ uvádí Tomáš Mohr, ředitel odboru provozu osobní dopravy ČD.

### Full servis na 15 let

Koncem března také ČD podepsaly se společností Siemens Mobility Česká republika smlouvu na nákup padesáti interoperabilních vysoce výkonných vícenásobných elektrických lokomotiv Siemens Vectron MS, které disponují maximální provozní rychlostí 230 km/h. Součástí smlouvy je full servis na 15 let. Lokomotivy jsou připraveny pro provoz na konvenčních i vysokorychlostních tratích. České dráhy je nasadí na mezistátní spoje do Německa, Rakouska, na Slovensko a do Maďarska. Dodávány budou postupně, první

očekáváme v prosinci 2025.

Lokomotivy budou určeny pro vedení expresních spojů ve vnitrostátní a mezistátní dopravě na tratích s vysokou rychlostí, např. Praha – Berlín – Hamburk, Praha – Vídeň – Graz nebo Praha – Budapešť, kde jsou v provozu nebo se připravují traťové úseky s rychlostí 200 km/h a víc. Díky vysokému trakčnímu výkonu 6,4 MW, kterým lokomotivy Vectron disponují, budou dopravovat expresní vlaky rychlostí až 230 km/h. Tyto lokomotivy je možné používat nejen k tažení netrakovních jednotek či souprav osobních vozů, ale i jejich sunutí v módu push-pull, kdy jsou strojvedoucím ovládány z řídicího vozu v čele vlaku.

Výhodou je snadný a rychlý obrat vlaků v koncových stanicích, na hlavových nádražích či v úvratových stanicích. To zvyšuje produktivitu vozidel i personálu, šetří čas cestujících i zjednodušuje provoz.

PeŠ, VaR, Foto ČD



## Kraje se rozhodují pro alternativní vlaky Baterie nebo vodík?

V současné době žádá Ministerstvo dopravy jednotlivé kraje, aby vznesly své požadavky na alternativní vlaky a Česká republika tak přispěla k dekarbonizaci v rámci EU. Alternativní vlaky jsou bateriové a vodíkové. Pro kraje to je opravdu nelehký úkol, poněvadž je třeba udělat analýzu pořizovacích nákladů na vlaky a na napájecí stanice. Ale je třeba také vykalkulovat, jaké budou provozní náklady. K tomu je třeba vzít v úvahu také operativnost dojíždění a případné opravy při poruchách vlakových jednotek.



Vodík by měl být palivem budoucnosti. Patří k nejlépejšímu a nejjednoduššímu plynům a má také řadu výhodných vlastností. Vzhledem k jeho hmotnosti obsahuje obrovské množství energie, a je ho možné využít k vytváření energetických rezerv. Zelený vodík se vyrábí elektrolyzou, což je chemický proces, kdy působením elektrického proudu dochází k rozkladu vody, což ovlivňuje jeho cenu. Takže pro jeho výrobu potřebujeme dostatečné elektrické zdroje. U nás je zatím jediný větší elektrolyzátor na výrobu čistého nebo zeleného vodíku v areálu Spolchemie. Cena elektrolyzátorů je velmi vysoká a potřebují velké množství elektrického proudu z obnovitelných zdrojů.

### Drahý zelený vodík

Mimo použití v silniční dopravě nachází se jeho využití i v železniční dopravě. Mimo úspory emisí nabízí také i alternativu k zemnímu plynu, což by vedlo k snížení energetické závislosti Evropy na dodávkách z Ruska. Pro použití v dopravních prostředcích je potřebný čistý vodík, označovaný jako „zelený vodík“. V jeho neprospekch hovoří zatím vysoká cena – v současnosti kolem 8 euro/kg. Aby provozní náklady v porovnání s naftou byly podobné, tak by se cena musela v současné době pohybovat okolo 5 Euro/kg. U náhrady za zemní plyn pak okolo 1,5 Euro/kg. Vodík je možné přepravovat v tankerech, cisternách a také v potrubí. Potřeba čistého vodíku by v rámci Evropy byla velká a evropské výrobní kapacity by zřejmě nezvládly pokrýt veškerou poptávku, a tak se počítá s dovozem tohoto plynu například ze severní Afriky nebo jihoevropských států. Česká

republika počítala s dovozem vodíku z Ukrajiny. Bohužel, tamní válka naznačuje, že se tyto plány nepodaří naplnit.

### Dopravci, nebo SŽ?

V současné době mají jednotliví dopravci čerpadla na naftu většinou ve svých depech kolejových vozidel. Trakční elektrickou energii pak zajišťuje provozovatel dráhy – Správa železnic. Je třeba rozhodnout, kdo bude budovat vodíkové napájecí stanice, jestli dopravci, nebo Správa železnic. Pro budování vodíkových čerpadel bude také třeba vydat nějaká pravidla z hlediska jejich umístění a čerpání. Podle dostupných údajů je schopen vodíkový vlak ujet vzdálenost až 1000 km. Není ale zcela jasné, jak se bude chovat při srážce vlaků. Vodíkové nádrže jsou umístěny na střeších. Pokud vodík nebude k dispozici, vlak nepojede. V tom mají výhodu bateriové vlaky, že pod trolejí pojedou vždy.

### 120 traťových úseků

Bateriové vlaky mají bateriové články s vysokou spolehlivostí, což samozřejmě ovlivňuje také jejich cenu. Předpokládána životnost akumulátorů je 15 let. Články jsou řazeny v sérii a zde je třeba si promítnout, jak bude probíhat diagnostika vadného článku a jeho výměna. Během jízdy pod trolejovým vedením se budou nabíjet a pak může vlak jet na neelektrizované trati. Na jejím konci bude vybudován úsek troleje, kde se opět vlak dobije. V současné době prověřuje Správa železnic okolo 120 traťových úseků, které by

bylo možné elektrizovat. To by umožnilo přejiždění bateriových vlaků i přes neelektrizované úseky.

Díky možnosti akumulátorového napájení lze využít přednosti elektrického provozu i tam, kde dosud jezdí osobní vlaky poháněné spalovacími motory. Ve srovnání s nimi, dochází k odstranění místních emisí zdraví škodlivých látek a významně snížení globálních emisí, měnících klimatické podmínky na Zemi. Emise oxidů uhlíku mohou být sníženy až o 50 %. Pokud bude zvolena koncepce bateriových vlaků, tak se vyřeší současný stav jen částečné elektrizace železniční sítě. Díky tomu by mohli dopravci nabízet cestujícím přímé spojení bez přestupu. Důležité pro provozovatele dráhy, a také dopravy je skutečnost, že mimo koncových stanic není nutné v infrastruktuře budovat zvláštní zdroje pro nabíjení. K tomu je využito standardní trakční vedení na elektrizovaných tratích. Akumulátor je využíván i pro ukládání energie při rekuperačním brzdění na spádech a při zastavování, což dále snižuje spotřebu elektrické energie.

### Vyšší cena a náklady

V současné době mají bateriové elektrické jednotky vyšší cenu a provozní náklady než benzínové nebo naftové železniční vozy. Pro konečné rozhodnutí krajů pro jaké vlaky se rozhodnou je nutná spolupráce se Správou železnic a zpracování finanční a provozní analýzy podnikatelského záměru.

Josef Schrötter, autor je nezávislý železniční expert Foto: Alstom

## Novotvar pohledem strojvedoucího: Trochu jiný plot

Dnešní zamýšlení je také trochu postesknutím nad tím, co nás v nejbližších dnech čeká. Naše bible, tedy předpis D1, ať už se vydavatel jmenuje jakkoli, doznala zásadní změny. Její nové pojetí bude platné od prázdnin letošního roku. Každého z nás čeká nějaká forma přezkoušení, abychom

mohli od 1. července vyrazit na trať podle nových pravidel. Já chci využít této příležitosti, abych se podíval na vzniklý novotvar pohledem strojvedoucího. Jinými provozními funkcemi jsem neprošel, a tedy pochopím, když pohled z jejich strany bude odlišný. Tak tedy strojvedoucí.

Již při čtení prvních řádků mě zaujalo, jaké kategorie pracovníků jsou zde zastoupeny z hlediska znalostí jednotlivých článků. Marně, i když ne zcela, jsem hledal kategorii strojvedoucí. Naše profese je zastoupena pouze ve znalostech strojvedoucího SŽ. Ostatní, a já předpokládám, že těch je většina, jsou takticky schováni v kategorii Dopravce. Proto jsem si kladal otázku: „Skutečně musím znát vše, co například člověk odpovědný za sestavu vlaků?“

### Pod růžový puntík

Ve škole mi bylo vysvětleno, že není možno specifikovat strojvedoucího samostatně, protože každý dopravce, rozuměj osobní či nákladní dopravy, má například jiné podmínky pro „výpravu vlaků“. Vše důležité pro dopravce se tedy schovalo pod růžový puntík a někdo z odpovědných pracovníků oněch dopravců pak z tohoto puntíku přefiltruje znalosti pro jednotlivé profese ve své firmě. Tedy i pro strojvedoucí. Od té doby mne trápí myšlenka, zda budeme tedy jezdit podle stejných pravidel, která nám diktuje dobrá správa, nebo zda žluté vlaky budou jezdit podle jiných, rozuměj vybraných, pravidel než vlaky modré, černé, nebo zelené. Mám tak trochu pocit, že se pod pojem „výprava“ dostalo také něco, co bych označil jako „odbavení vlaku“. Jinými slovy, výpravou by mělo být myšleno to, co definuje kontakt mezi provozovatelem dráhy a strojvedoucím. To, zda na sebe stěvardy mávají pívními táčky nebo si mačkají tlačítka v tabletu, či hlásí do vysíláčky, od prvotního zastavení (přistavení) vlaku přes napájení cestujících do vozu, třebaže v bílých rukavičkách, až po uzavření dveří, nebo jiná rutina, která je užívána u nákladního vlaku, to je „odbavení vlaku“. Poté našinec ohlásí (odešle) pohotovost vlaku a začíná „výprava“.

### Až zamávají...

Myslím si, že provozovatele dráhy nemusí příliš trápit, jak má dopravce nastaveno odbavení vlaku. Někdo čeká na zajištění dveří,

jiný spolehne na průvodčí, nebo stěvardy. Jak jsem byl pravil, je úplně jedno, zda na sebe budou mávat kolečkem nebo praporkem. Ale až zamávají, tak fira ohlásí - vše OK a odjíždí podle Dé jedničky bez ohledu na barvu trikotu. I v nákladní dopravě musíme počítat s přepravou osob. Je jedno, zda je to vojsko, doprovázející konvoj techniky, nebo ochranka při přepravách jádra. Já určitě na policajta nebudu mávat táčkem. Vždy však musím vědět, kdo je odpovědný za ukončení nástupu. Jak mi to oznámí a jak je zajištěna bezpečnost je dáno vnitřní vyhláškou dopravce.

Školení a přezkoušení. To je také místo, kde bych očekával jednotný postup, řízený Správou železnic. Nyní už vím, že to je trochu jinak. Zatímco někdo má vícedenní „naležvárnou“ a komisionální přezkoušení, jiným postačily 2 hodiny školy, e-learning a test v PC. Formu opět řeší dopravce. Mám se bát, že se budeme setkávat s kreativním výkladem jednotlivých statí podle různobarevných dresů?

### Zjednodušení?

A tak by se dalo pokračovat. Očekávali jsme opravdu nový přístup



a zejména zjednodušení. Místo toho se z jediného krycího návštěvidla vytvořilo několik odnoží, jako např. návštěvidlo autobloku s označovacími pruhy červené a bílé barvy, návštěvidlo dopravního Portálu, ale i ono krycí návštěvidlo zůstalo. Takže zjednodušení? Zde je nutno přiznat autorům snahy o odlišení způsobu zapojení návštěvidla do zabezpečovacího zařízení. Ale upřímně, potřebuji to vědět? Kolik z vás se orientuje v technologiích...? Výpravci potřebuje umět obsluhu, strojvedoucí musí vědět, že když jsou červeno-bílé pásy, tak červená je absolutní Stůj. Pokud jsou pásy bílé může za daných podmínek návštěv Stůj projet. To by bylo zjednodušení. Proč přidávat žluté pásy na zadní stranu „klacku“? Copak já nevím, že za tím návštěvidlem je širá trať? Mám přece poznání, nebo ne? A jsme zase u těch barviček. Prostě každý to má jinak. Někdo se drží tradic a někdo to vede poněkud neformálněji.

### Mnoho témat

A tak bychom mohli pokračovat. Nařízení o zajištění vlaku, aniž by se kdo zamýšlel nad tím kolik a kde se vydá zajišťovacích prostředků, když ve stanicích už nebývá ani noha. Takových a podobných diskusních témat se najde v nové D1 (SŽ) mnoho. Někdy jsou to věci zásadní, jindy spíše kosmetické úpravy. Některá ustanovení zmizela, jiná se objevila v novém kabátě. Třeba jen se změnou definicí. A tak se naučíme nová slova jako je např. hezké české slovo „Permisivní“. Naučíme se všechny ty nové definice a budeme nadále jezdit. Ale i tak budu mít stále pocit, že se autorům předpisu nepovedlo překročit pomyslný kruh, aby na věc nahlédli zvenčí. Řekl bych jaksí, z poza plotu. Sice použili mnohé nové barvy. Některé plánky vyměnili, některé oprášili, ale plot natřeli zase jen zevnitř. A pocit, že mnoho prken zcela zbytečně přibýlo a plot se tak stal o něco méně průhledný, mi nikdo nevymluví.

Zdeněk Herzig  
Ilustrační foto Pixabay

# České dráhy meziročně zlepšily své hospodaření o 2,5 miliardy Společnost Cargo opět v zisku

Osobní doprava Českých drah se v roce 2021 kvůli pokračující pandemii COVID-19 potýkala s dramatickým poklesem počtu cestujících. Mateřské České dráhy zůstaly ve ztrátě, kterou se však meziročně podařilo výrazně snížit. Ostatní společnosti Skupiny ČD byly ziskové. Jako celek vykázala Skupina České dráhy podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) ztrátu 1,6 miliardy korun, což je o 2,5 miliardy lepší výsledek než v roce 2020. Společnost ČD Cargo, a. s., nejvýznamnější dceřiná společnost Čes-

kých drah, a. s., realizovala za rok 2021 zisk před zdaněním dle mezinárodních účetních standardů (IFRS) ve výši 290 mil. Kč, což je meziroční zlepšení o 674 mil. Kč. Do konsolidovaného výsledku Skupiny ČD pak segment nákladní dopravy tvořený konsolidovanými výsledky ČD Cargo a jejími dceřinými společnostmi přispěl čistým ziskem po zdanění ve výši 289 mil. Kč. Nákladní dopravce se tak dokázal navzdory pokračující pandemii COVID-19 vrátit do zisku.

289 milionů korun. V roce 2020 přitom vlivem pandemie firma skončila ve ztrátě. Loni přepravila Skupina ČD Cargo na vlastní licenci celkem 62,8 mil. tun zboží, tedy o 1,8 mil. tun více v meziročním srovnání. Vzrostly nejen výkony na tuzemském železničním dopravním trhu, pokračovala také expanze do zahraničí. ČD Cargo nyní aktivně působí v Rakousku, Německu, Polsku, na Slovensku a v Maďarsku. Nově byla založena také dceřiná společnost ČD Cargo Adria v Chorvatsku.

## Expanze do zahraničí

„Rok 2021 byl ve znamení růstu přepravních objemů a tržeb ve většině stěžejních komodit, s výjimkou automotive a kombinované dopravy, které však brzdila řada externích vlivů. Velmi pozitivně lze hodnotit rostoucí výkony realizované pod značkou ČD Cargo v zahraničí, které zásadním způsobem přispěly k dosaženým výsledkům. Expanze do zahraničí je důležitým pilířem naší strategie. Dnes je již třeba ČD Cargo vnímat jako Skupinu působící na plně liberalizovaném evropském trhu železniční nákladní dopravy a logistických služeb. Již přes 62 % výkonů realizujeme v mezinárodní dopravě a stále zde máme potenciál růstu. S tím souvisí také druhý strategický cíl,

kterým je obnova a modernizace parku nákladních vozů a lokomotiv, bez níž nemůžeme na evropském dopravním trhu uspět. Stabilizační a racionalizační opatření na straně jedné, která byla postupně přijímána od druhého pololetí pandemií zasaženého roku 2020, spolu s rostoucí poptávkou na dopravním trhu na straně druhé nám významně napomohla i v roce 2021 tyto dlouhodobé strategické cíle rozvíjet a dále naplňovat,“ konstatuje předseda představenstva ČD Cargo, a.s., Tomáš Tóth.

## Poptávka po hnědém uhlí

ČD Cargo se loni muselo vyrovnat s provozními komplikacemi vyvolanými nejen rozsáhlou výlukovou činností a s bezprecedentně rostoucí poptávkou po přepravách hnědého uhlí. „Museli jsme flexibilně reagovat na měnící se požadavky našich zákazníků a usilovat o růst kvality poskytovaných služeb. To je jediný klíč k budoucímu úspěchu na dopravním trhu. Zvýšená společenská poptávka po přepravách hnědého uhlí do tepláren a elektráren v důsledku dramatického růstu cen energií dostala samozřejmě vysokou prioritu. Díky společnému úsilí našich zaměstnanců a zákazníků jsme dokázali postupně zvýšit přepravní kapacity a situaci zvládl se ctí. Nebyl to jednoduchý rok, ale ČD Cargo v něm obstálo. V letošním roce nás však čeká řada dalších nelehkých výzev. Geopolitická situace ve světě eskalovaná válkou na Ukrajině je velmi nestabilní, což má dopad i na přeměrování některých zbožových toků. Zároveň se musíme vypořádat s bezprecedentním růstem cen energií, paliva a dalších vstupů včetně úrokových sazeb, který nás nákladově velmi zatěžuje. Musíme však i v této nejisté době zůstat silným a stabilním železničním dopravcem a zároveň ekologičtější alternativou kamionové dopravy,“ doplňuje předseda představenstva.

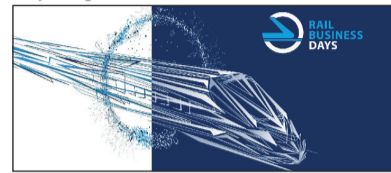
(var, cc)

Foto: ČD, Michal Roh ml.

## Červnový železniční veletrh

Na mezinárodním železničním veletrhu a konferenci RAIL BUSINESS DAYS ve dnech 7. až 9. června na brněnském výstavišti nebudou chybět velcí hráči železničního odvětví v České republice.

Své expozice představí například společnost jako Správa železnic, České dráhy, ČD Cargo, AŽD a mnoho dalších. Současně záštitu nad veletrhem převzali Hospodářská komora České republiky, Svaz průmyslu a dopravy České republiky a Správa železnic.



„Více než dva měsíce před konáním samotného veletrhu mohu říct, že máme mezi vystavovateli potvrzená velká jména české železnice. Osobně se po koronavirové odluce těším, co jednotlivé společnosti v rámci svých expozic na veletrhu představí. Současně jsem velmi vděčný za neméně významnou podporu ze strany institucí jako jsou Hospodářská komora ČR, Svaz průmyslu a dopravy ČR a Správa železnic. Velmi rychle se nám také plní místo na kolejích. Již nyní mohu předeslat, že venkovní expozice drážních vozidel bude stát za to,“ popisuje Michal Sirovátka, ředitel RAIL BUSINESS DAYS.

V prostorách veletrhu tak uvidí návštěvníci například expozici Správy železnic, která zde přestaví i několik zajímavých kolejových vozidel.

Dalším významným vystavovatelem budou společnosti ze Skupiny ČD. Národní a současně největší tuzemský dopravce České dráhy svou prezentací nabídne návštěvníkům ve vnitřní části a současně i moderní vlak ze své flotily na kolejích ve venkovní části areálu. Mezi vystavovateli se dále představí Výzkumný Ústav železnice, ČD – Telematika, ČD – Informační systémy, Dopravní vzdělávací institut a DPOV.

„Nebude chybět ani největší český nákladní dopravce ČD Cargo. Svou expozici nabídne návštěvníkům také společnost AŽD Praha, ta například koncem loňského roku představila svůj první autonomní vlak.“

Jana Rosenbergerová



Akciová společnost České dráhy, která byla pandemií nejvíce zasažena, meziročně snížila ztrátu ze 4 na 1,87 miliardy korun. Podíl na tom mají zavedená úsporná a protřžbová opatření. „Rostla efektivita a klesaly mzdové náklady. Částečně nám pomohly ztrátu tržeb pokrýt také kompenzace za první vlnu koronaviru,“ říká Michal Krapinec, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah, a pokračuje: „Rok 2021 byl kvůli protikoronavirovým opatřením pro České dráhy mimořádně náročný. Během jarního uzavření okresů s námi jezdila v průměru jen desetina obvyklého počtu cestujících a ani ve zbytku roku jsme se nedostali na čísla běžná před pandemií.“ Do konečného výsledku mateřské společnosti se negativně promítla také tvorba rezerv na soudní spory a opravná položka na majetek. „Bez toho bychom dosáhli černých čísel. Podle účetních pravidel jsme ale povinni ve výsledku zohlednit všechny skutečnosti, o nichž se dozvíme před schválením účetní závěrky. Proto jsme například vytvořili rezervu na soudní spory, které řešíme a musíme být připraveni na jejich případné vypořádání,“ dodává Michal Krapinec.

## Úspěšné dceřinky

I přes obtížnou ekonomickou situaci

národní dopravce pokračoval v obnově vozidlového parku a modernizaci opravárenské základny. Do provozu byly uvedeny například Interjety, aktuálně nejmodernější vlaky v Evropě, nebo v regionální dopravě 15 elektrických jednotek RegioPanter nejnovějšího provedení. Otevřena byla moderní opravárenská hala v Brně-Maloměřicích a další špičkově vybavená hala vyrostla během roku v Plzni.

Všechny dceřiné společnosti Skupiny České dráhy byly loni ziskové. Největší z nich, ČD Cargo, se meziročně zlepšila o více než půl miliardy a vykázala zisk po zdanění ve výši



## ETCS dohlédne i na příměstskou dopravu Zabezpečení v elefantech

Elektrické soupravy řady 471 Českých drah budou vybaveny špičkovým evropským vlakovým zabezpečovacím systémem ETCS. Jednotky, známé mj. jako „CityElefant“, vybaví moderním zabezpečovačem ČD - Telematika ve spolupráci se společnostmi Alstom, Škoda Transportation a AŽD Praha. Mobilní částí systému bude vybaveno dohromady 66 souprav, náklady na jednu soupravu dosáhnou výše 22,9 milionů Kč a celková hodnota zakázky je zhruba 1,5 miliardy Kč. Vlastní instalace palubní jednotky proběhne v závodě Škoda Pars v Šumperku.



„Díky ověření spolupráce lokomotiv Vectron a „Řada 471, obecně známá jako „CityElefant“, je po „Pendolinu“ dalším ikonickým vozidlem Českých drah, jehož dovybavení evropským zabezpečovačem ETCS jsme v poslední době úspěšně vysoutěžili,“ uvádí David Kolomazník, manažer odboru ETCS z ČD - Telematiky. „Znovu se tak potvrzuje špičkové postavení ČD - Telematiky v segmentu zpětné instalace ETCS do elektrických lokomotiv a elektrických jednotek a jde o další příklad našeho významného partnerství s Českými drahami v této oblasti,“ dodává David Wolski, člen představenstva ČD - Telematiky.

## Bez nich to nejde

CityElefanty denně přepravují zhruba pětinu všech cestujících Českých drah. „V pražské a ostravské aglomeraci si provoz bez těchto velkokapacitních příměstských vlaků nedokážeme

představit. Zvládají každodenní nápor cestujících, kteří směřují do velkoměst. Bez nich by doprava kolabovala. Proto věnujeme vybavení jednotek systémem ETCS velkou prioritu. K 1. lednu 2025 požadujeme dostatečný počet jednotek s ETCS a další pak postupně tak, jak bude ETCS spouštěno na dalších tratích,“ říká Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu.

Jednotky řady 471 jsou páteřním typem příměstské železniční dopravy především v pražské a ostravské aglomeraci. Denně tyto soupravy přepraví v průměru zhruba jednu pětinu všech cestujících na české železnici, což znamená kolem 100 tisíc pasažérů. Dvoupatrové trívozové jednotky mají kapacitu 310 míst k sezení a jejich celková obsaditelnost je 643 cestujících.

## Nejméně 26

Právě pro naprostý klíčový význam těchto jednotek pro příměstskou dopravu požadují České dráhy, aby měly nejméně 26 jednotek dovybavených evropským vlakovým zabezpečovačem k dispozici pro běžný komerční provoz pod ETCS nejpozději od 1. 1. 2025. K tomuto datu má být v ČR na vybraných koridorových tratích zaveden tzv. výhradní provoz (provoz vlaků výhradně pod dohledem ETCS), což se týká i tratí využívaných pro příměstskou dopravu v okolí Prahy a Ostravy.

Text a foto (om)

## Šlechtična potěšila tisíce fanů železnice Lízu čeká oprava kotle

Parní lokomotiva 475.179 Šlechtična, známá také jako Děčínská Líza nebo Pětasedma, přišla po mnoha letech nostalgického provozu o způsobilost kotle. České dráhy chtějí tuto parní krásku uvést zpět do provozuschopného stavu, už teď je ale jasné, že oprava bude velmi nákladná. Finančně přispět na znovuzprovoznění lokomotivy může i široká veřejnost, a to prostřednictvím sbírky, která v současnosti startuje.

Několik milionů korun si vyžádá oprava kotle parní lokomotivy 475.179. Prvotní práce na lokomotivě by měly odstartovat letos v červnu, kdy bude zjištěn její přesný technický stav. „Nejprve musíme zjistit, jak velký zásah si rekonstrukce vyžádá. Samotná oprava lokomotivy by pak měla začít přibližně za rok. Datum zprovoznění i rozpočet rekonstrukce je v tuto chvíli těžké odhadovat, třeba kvůli cenám železa. Ty už od loňského roku stoupají a dostupnost materiálu se komplikuje i kvůli konfliktu na Ukrajině,“ popisuje Marek Plochý, ředitel Centra historických vozidel Českých drah.

Šlechtična svezla za dvě desetky let od poslední generální opravy tisíce malých i velkých fanoušků železnice. Vyrobená byla v roce 1948 pod výrobním číslem 1901 ve Škodě Plzeň a v průběhu 30

let aktivní služby prošla depy v pražských Vrsovicích, Českých Budějovicích, Bratislavě, Zvolenu a nakonec v Děčíně. Po ukončení parního provozu lokomotiva sloužila v depu v Děčíně jako vytápěcí pojízdný kotel. Následně se začala využívat pro jízdy historických vlaků a zúčastnila se kromě mnoha jízdy v naší republice několika mezinárodních akcí. Zavítala například do Německa, Švýcarska, Maďarska, Polska nebo na Slovensko. Za svůj dlouhý život vděčí partě chlapů z českolipského spolku pod hlavičkou ČD Nostalgie, kteří jí věnovali tisíce hodin svého volného času.

Kvůli vysokým nákladům na opravu se ČD Nostalgie společně s Locomotif.cz rozhodly zřídit transparentní účet, kam je možné finančně přispět na uvedení Děčínské Lízy do provozuschopného stavu.

Text a foto (luk)



## První lokomotiva zpětně vybavená ETCS v provozu Eso v režimu Switch - On

Zástupci sdružení dodavatelů pod vedením ČD - Telematiky spolu s AŽD Praha předali 12. května Českým drahám první vozidlo zpětně dovybavené palubní jednotkou evropského vlakového zabezpečovače ETCS, které může do ostrého komerčního provozu. Prototypové vozidlo řady 362 WTB Českých drah získalo od Drážního úřadu konečné povolení typu vozidla a jeho uvedení na trh, tedy je plně způsobilé k ostrému komerčnímu provozu pod ETCS na tuzemské železniční síti, tedy v tzv. režimu Switch-On.

„Zavádění ETCS je důležitý krok pro posílení bezpečnosti na železnici v celé Evropě. Touto technologií jsme již vybavili několik stovek kilometrů našich tratí a pokračujeme dál, abychom mohli spustit výhradní provoz ETCS na koridorech v roce 2025,“ řekl ministr dopravy Martin Kupka. Vzhledem k finanční náročnosti zavádění ETCS hodlá kromě národních zdrojů využít i nadále finanční pomoc EU, která umožní zavedení systému lépe zvládnout.

„Je to svým způsobem přelomový okamžik české železniční dopravy,“ doplnil Tomáš Businský z ČD - Telematiky, který vozidlo předával generálnímu řediteli Českých drah Michalu Krapincovi. „Zpětně vybavení stávajících vozidel zabezpečovačem ETCS, tzv. retrofit, je nejčastější cestou, jak tuzemští dopravci řeší nutnost zavádět tento celoevropský zabezpečovací systém. Těší nás, že v segmentu retrofitů jsme na špičce a nedávno jsme vyhráli další dvě zakázky pro národní dopravce - retrofit 'Pendolin' a 'CityElefantů' systémem ETCS,“ uvedl Businský. **Text a foto (omi)**



Lokomotiva řady 362 WTB Českých drah zpětně vybavená zabezpečovačem ETCS.



Zleva Tomáš Businský (ČD - Telematika), Michal Krapinec (České dráhy) a ministr dopravy Martin Kupka.

## Seriál videodokumentů pokračuje Nové díly k mání

Seriál dokumentů Historie a provoz železnic rozšiřují dva nové díly. Je to pokračování ohlednutí za atmosférou provozu v letech 1999 až 2007, kterou zahájily díly 30 a 31 u nás. Stejně téma bude pokračovat na Slovensku. „Železnice přelomu tisíciletí – ohlednutí třetí“ (33. díl) a „Železnice přelomu tisíciletí – ohlednutí čtvrté“ (34. díl) dokončují blok vzpomínkových pořadů s neopakovatelnými záběry důvěrně známých vozidel z běžného provozu po celém Slovensku. Letošní nové pořady jsou uspořádány jako dvojbalb s dvěma částmi o délce každé z nich přes 60 minut. Cena 390 Kč. Pořady vyrobila firma Video-slужby Kolář, www.videokolar.cz, na těchto stránkách najdete ukázky ze všech dosavadních dílů seriálu a můžete si je také objednat. Získat je můžete i na dobírku na uvedené webové adrese, i přímo na adrese kameramana a autora námětu a scénáře Milana Bíby, Jihovýchodní II. 759/14, 141 00 Praha 4, e-mail: milan.biba.domu@gmail.com nebo jana.bibova@gmail.com, tel. 272 774 091. **(red)**



## Sanace nestabilního náspu Březová - Svitavy Letní nepřetržitá výluka

Správa železnic zahájila 12. května přípravními pracemi sanaci nestabilního náspu v části trati Brno – Česká Třebová mezi stanicemi Březová nad Svitavou a Svitavy. V tomto úseku dále dojde k výměně železničního svršku a sanaci železničního mostu a propustku. To vše umožní zrušit stávající snížení traťové rychlosti. Největší dopad stavby na provoz vlaků bude mít téměř tříměsíční nepřetržitá výluka, která začne 1. června.

K poruchám stability železničního náspu v zástavbě obce Hradec nad Svitavou dochází od roku 2010. K vyřešení problému nepomohly ani úpravy druhé traťové koleje v roce 2016. Proto se Správa železnic rozhodla pro výměnu celého tělesa náspu v nejmístnější úseku o délce 147 metrů.

### Až stošedesátkou

Díky provedeným úpravám zde budou vlaky moci opět využívat traťovou rychlost 140 km/h, navrhované stavebně-technické řešení umožní její budoucí zvýšení až na 160 km/h. Náplní prací bude kompletní náhrada stávajícího náspu. Pro

zaručení dlouhodobé stability je navrženo vyztužení zeminy pomocí geomříží, jež budou ukotveny do šterku. Násep bude opatřen ochrannou vrstvou, která bude pokryta separační geotextilií a biodegradací rohoží s ornici. Současně se bude řešit odvodnění v dotčené oblasti.

Stavbaři dále provedou výměnu železničního svršku a sanaci železničního mostu přes polní cestu a nedalekého propustku. Dojde také k úpravě trakčního vedení a zajistí se ochrana kabelů.

### Skoro 90 miliónů

Celkové investiční náklady

stavby dosahují 86 miliónů korun. Práce začaly v tomto měsíci a potrvají do letošního října, jejich zhotovitelem je sdružení firem M – Silnice; SART – stavby a rekonstrukce; REMEX CZ.

### Autobusy v pohotovosti

Největší vliv na provoz vlaků mezi Březovou nad Svitavou a Svitavami bude mít nepřetržitá výluka, která potrvá od 1. června do 26. srpna. Kvůli souběhu s dalšími výlukami na trati Brno – Česká Třebová se v uvedeném termínu předpokládá zavedení náhradní autobusové dopravy v úseku mezi Brnem a Svitavami. **(sž)**

## Štětcem Jaroslava Dlhého Bardotka na odpočinku



Pokud by vám bylo v červnu příliš velké vedro, můžete se osvěžit obrázkem odstavené Bardotky v depu Volary v roce 1996, jak ji namaloval Jaroslav Dlhý.

## Pro členy Federace exkluzivně Kalendář na rok 2023



Stejně jako v předchozích letech nabízí FSČR nástěnné a stolní kalendáře na rok 2023 s fotografiemi vybranými výhradně pro členy naší profesní odborné organizace. Snímky přináší záběry nejen z moderní motorové a elektrické trakce, ale i z parního provozu na naší železnici.

Stejně jako v minulosti každá základní organizace FSČR obdrží i letos zdarma tři kusy stolních kalendářů a jeden kalendář nástěnný. Všechny další výtisky je nutné včas objednat! Proto neváhejte, celkový náklad vyrobených kusů kalendářů bude stanoven na základě vašich závazných objednávek.

Výbory ZO si mohou kalendáře pro členy svých základních organizací v požadovaném počtu výhodně objednat

za podmínky finanční spoluúčasti: \* u stolního kalendáře 45 Kč (1 kus), \* u nástěnného kalendáře 95 Kč (1 kus). Zájemci si mohou kalendáře objednat výhradně prostřednictvím některé ze ZO FSČR.

**Objednávky jednotlivců nelze adresovat přímo Prezidiu FSČR nebo Tiskovému středisku.** Výdej objednaných kalendářů se uskuteční jen v ZO, kde byly kalendáře objednány.

Závazné hromadné objednávky pošlou základní organizace na Prezidium FSČR nejlépe na e-mailovou adresu analytik@fscr.cz. Objednávky je nutné poslat nejpozději do pondělí 4. července 2022. Na objednávky zaslané po tomto datu již nebude možné brát zřetel. **(red)**



2 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28



5 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31



9 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30



3 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31



10 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31



12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

## Muzeum Lužná zahajuje turistickou sezónu Největší sbírka lokomotiv

Železniční muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka zahájilo v dubnu turistickou sezónu. První víkend začal jízdami parních vlaků do Rakovníka a Nového Strašecí.

Návštěvníci se mohou v muzeu těšit na řadu novinek. Milovníci cykloturistiky si budou moci nově vypůjčit kola z půjčovny ČD Bike. Část vnitřních expozic byla inovována a novinkou budou také speciální komentované prohlídky. Rozšíří se také spolupráce s Národním technickým muzeem. Při zakoupení vstupenky do muzea v Lužné získají zájemci slevu na vstup do depo- zitáře NTM v Chomutově.

V ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka čeká na dospělé i děti největší sbírka parních lokomotiv na našem území, z nichž některé pamatují ještě období Rakouska-Uherska. Kromě parních lokomotiv zde návštěvníci mohou vidět také historické motoráčky, dieslové či elektrické lokomotivy, dobové osobní a nákladní vozy a spoustu dalších zajímavých exponátů ze železničního provozu.

„Díky lepší epidemické situaci letos otevíráme

muzeum v obvyklém termínu na začátku dubna. Expozice budou otevřené až do konce října. Pro železniční fanoušky chystáme v průběhu turistické sezóny atraktivní program. Chybět nebudou tradiční setkání historických vozidel, model víkend nebo jízdy do depo- zitáře Národního technického muzea v Chomutově,“ říká Marek Plochý, ředitel ČD Muzea v Lužné u Rakovníka.

První jízdy historických vozidel jsou přichystané hned o prvním dubnovém víkendu. „Fanoušci historických vozidel, ale i rodiny s dětmi se mohou těšit na projížďky do okolí muzea. Na sobotu i neděli plánujeme dvě jízdy do Rakovníka a dvě do Nového Strašecí. Vlak sestavený z historických vozů poveze parní lokomotiva Všudybylka. V provozu bude i úzkorozchodná drážka s motorovou lokomotivou a vyhlídkovým vozem přímo v areálu muzea,“ doplňuje Marek Plochý. (pep) Foto: ČD

## Očima Pavla Mlejníka Laminátka v Nepomuku



Desátého dubna se Pavlu Mlejníkovi povedlo zachytit v Nepomuku lokomotivu 230 společnosti ČD Cargo v původní bílo-červené kombinaci.  
Foto: Pavel Mlejnek

### Téma: zdraví - alergie na alkohol

Nadcházející jarní měsíce s sebou neodmyslitelně přináší alergie obávané zvýšený výskyt travin a pylů rostlin či stromů. Ty patří mezi jedny z nejčastějších známých alergenů. Ačkoliv dokážou pořádně potrápít, alergie jsou na ně již většinou připraveni, po ruce mají antihistaminika, ve vážnějších případech i kortikoidy.

Méně známou a rozhodně vzácnější diagnózou, která se vyskytuje nezávisle na ročním období, je alergie na alkohol. Ačkoliv se může u člověka rozvinout v kterémkoliv věku, setkáváme se s ní našťávej velmi zřídka. Náchylnější k ní jsou atopici.

Než samotné částice ethanolu působí jako alergeny v alkoholických nápojích konzervanty či jiné přidané chemikálie, stejně jako příměs lepků, hroznů, chmele či jiných obilovin. Nejčastějšími pachatelé také bývá pivo a víno, zejména pak červené.

Tělesná reakce, zcela odlišná od obvyklé veselosti, může nastat v případě přecitlivělosti organismu již po několika doušcích alkoholu. Jde zejména o ucpaný nos či naopak rýmu, kýčání, pálení očí, zarudnutí kůže až

vyvrážku, nebo astmatický záchvat u jedinců již trpících tímto onemocněním. Tyto příznaky jsou ve většině případů mírné a nevyžadují návštěvu lékaře, navíc po ukončení konzumace alkoholu samovolně odezní. Zpozornět je nutné v případě náhlé dušnosti či otoku hrdla s poruchou polykání. Tyto stavy vyžadují transport k lékaři a neodkladnou léčbu.

Od alergie na alkohol je pak nutno odlišit vrozenou intoleranci k alkoholu, která je způsobena nedostatkem enzymu účastnícího se degradace ethanolu. Tato genetická mutace vyskytující se zejména u příslušníků asijských národů způsobuje v těle se hromadící toxický acetaldehyd, který nemůže být dále přeměňován. Po vypití již jen malého množství alkoholu vyvolá nevolnost a zvracení, tepavé bolesti hlavy, příjem či zrychlený puls se snížením krevního tlaku. Jedinou možností léčby je v případě této dědičné nesnášenlivosti alkoholu bohužel pouze prevence. Jiným slovem abstinence.

**Markéta Hašová**

autorka je interní lékařkou Nemocnice Třebíč



## Společenská rubrika

V Bohumíně máme dva kolegy, kteří slaví své šedesátiny. Jsou to **Radomír Kopeček** a **Jiří Kopecký**. Výbor a všichni členové FS jim do příštích let přejí štěstí a pevné zdraví.

Dne 8. března oslavil 60. narozeniny kolega a kamarád strojmistr ČD Cargo PP Plzeň **Jiří Nesnídal**. Výbor spolu se členy ZO FS Plzeň a kamarády přejí Jirkovi do dalších let pevné zdraví, hodně štěstí, lásky a rodinné pohody



Dne 7. dubna se konečně mohlo uskutečnit tradiční Poslední točení na točném královéhradecké depa, kdy naši kolegové pan **Kamil Kára** (Cargo) a **Michal Foltýn** (ČD) se rozloučili s kariérou strojvedoucích a mohli přejít na novou kariéru uživateli důchodu, svých koníčků, dědečků.... Do jejich dalších jistě mnoha let jim přejeme mnoho šťastných let ve zdraví a životním optimismu. Výbor a všichni královéhradečtí kolegové.

Dne 8. dubna oslavil své kulatiny – 70 let náš kolega strojvedoucí ve výslužbě a člen ZO FS Horažďovice předměstí pan **Emanuel Hošek**. K tomuto životnímu jubileu mu srdečně blahopřejeme a přejeme hodně štěstí, spokojenosti, pohody a hlavně pevné zdraví do dalších let života, výbor a ostatní členové ZO FS Horažďovice předměstí a připojují se tradiční kamarádi.



Dne 10. dubna oslavil své 60. narozeniny náš kolega **Ludvík Pšenica**, spolehlivý strojvedoucí trutnovského depa, kterého můžete spatřit na spěšných vlacích mezi Trutnovem a Kolínem. Do dalších let přejeme Ludvíkovi pevné zdraví a pohodu doma i na stanovištích nevyzpytatelné řady 843. Za všechny Trutnováky Brutus.

V jarních měsících oslavili svá jubilea kolegové ze ZO Česká Třebová: 19. dubna 50let **Jaroslav Vítěk** (ČD), 27. dubna 55 let **Michal Březina** (Cargo) a krásnou metu 60 let 6. května **Josef Zemlička** (Cargo). Všem jmenovaným dodatečně blahopřejeme a přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a spokojenost v osobním i profesním životě.



25. dubna se dočkal své první padesátky jeden ze služebně nejmladších kolegů, trutnovský strojvedoucí **Jiří Hůla**. Do dalších let přejeme Jirkovi pevné zdraví a mnoho štěstí při řešení zapletitých provozních situací. Za všechny Brutus.

V poslední dubnový den ukončil svoji celoživotní kariéru na železných dráze náš kolega, strojvedoucí pan **Milan Masopust**. K 31. květnu ukončil svou činnost jako strojvedoucí a odchází do důchodu náš kolega pan **Jiří Turnhoffer**, člen ZO FS Horažďovice předměstí. Oběma kolegům děkujeme za odvedenou práci a do dalších let na zasluženém odpočinku jim přejeme hlavně pevné zdraví, štěstí a spokojenost

V měsíci květnu se přidal k dlouhé řadě jihlavských šedesátníků náš kolega z „kolébký kultury“, strojvedoucí ČD, pan **Petr Nevrkla**. Do dalších let mu výbor a členové ZOFS Jihlava přejí do dalších let mnoho zdraví, štěstí, osobní pohody v práci i osobním životě.

V ZO FSČR Čerčany oslaví **Petr Fialka** 7. května 50 let. Gratulujeme!

9. května oslaví sedmdesáté narozeniny náš kolega **Jaroslav Pavel**, člen nymburské základní organizace Federace strojvůdců. K tomuto významnému jubileu mu všichni blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk.

V ZO 107 Ostrava Cargo se dožívá **Josef Kaloč** 13. května 50 let. Gratulujeme!

14. května oslavil své jubileum **Pavel Smetana** z ZO 088 Ústí nad Labem. Přejeme vše nejlepší. Ve stejný den, tedy 14. května, oslaví 70. narozeniny také **Antonín Horák**, strojvedoucí ČD Cargo. Výbor ZO FS ČR Praha gratuluje k výročí a přeje hodně zdraví.

V ZO FS Letohrad oslavil 15. května **Jan Leimer** 75 let a **Pavel Jansa**

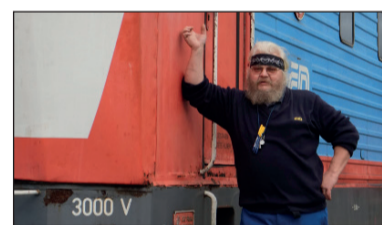
22. května také 75 let. Přejeme hodně zdraví!

Svá významná životní jubilea oslaví v měsíci květnu tři členové ZO FS Chomutov. Jsou to strojvedoucí ČD pan **Miroslav Svoboda**, který 17. května oslaví své 60. narozeniny, pan **Jan Dvořák**, taktéž strojvedoucí ČD, oslaví 22. května 50. narozeniny a strojvedoucí ve výslužbě pan **Ladislav Šilar**, který 28. května oslaví své 75. narozeniny. Všem jmenovaným srdečně gratuluji a hodně štěstí, zdraví a spokojenosti přejí všichni kolegové a členové chomutovské ZO FS.

**Radek Kardinál**, strojvedoucí, člen výboru ze ZO FS Prostějov oslavil 20. května 55 let. Vše nejlepší!

Dne 31. května oslavil kulatou první padesátku svého života pan **Zdeněk Gába**, kolega strojvedoucí a strojmistr ze ZO FS Šumperk. Zdeněk po absolvování šumperské průmyslovky, v letech opadajícího zájmu o nové strojvedoucí, narukoval k železničnímu vojsku v Bohumíně, kde měl to štěstí a byl zařazen do kursu pro strojvedoucí. Tuto profesi vykonává dodnes, i když cesta zpět na Šumpersko vedla přes Prahu Libeň, Vršovice, Pečky, Čerčany, Benešov a odstavné nádraží v Praze. V Šumperku okusil i nezáviděníhodnou práci strojvedoucího OO/S a strojmistra, aby zakotvil na „esech“ v rychlíkové vozbě Šumperk - Brno.

Mezi jeho záliby patří především turistika a příroda obecně, fotografie, meteorologie, moderní technologie, včetně mobilních telefonů. Výbor a všichni členové mu přejí do další padesátky především pevné zdraví, pohodu v práci i doma s rodinkou a co nejvíc volného času na všechny své koníčky!



Dne 31. května ukončí svoji celoživotní práci strojvedoucího pro ČD kolega pan **Zdeněk Kadlec** ze ZO FS Šumperk. Zdeněk přešel po vyučení na šumperském Zámečku mechanikem motorových lokomotiv plynule na šumperskou průmyslovku, kde si v posledním experimentálním tříletém studiu udělal maturitu z oboru elektrická trakce a kolejová vozidla v železniční dopravě. Ihned po maturitě v roce 1980 nastoupil k ČD do depa Olomouc, odkud byl na dva roky povolán k obraně vlasti a po návratu již z pozice pomocníka strojvedoucího, nastoupil v roce 1983 do kurzu pro strojvedoucí. Počátkem roku 1984 přestoupil do Šumperka a ve stejný rok na podzim do Lipové Lázně, kde je dodnes. Celoživotní láska k železnici a vysněnému povolání mu vydržela dodnes. V kolektivu oblíbený srandista, který sám o sobě tvrdí, že kromě dráhy miluje už jen kolo, ženy, víno a zpěv. Z výše uvedených důvodů se tudíž rozhodl o odchodu do předčasněho důchodu a užívat si rodiny, vnoučat a kamarádů. Výbor ZO FS Šumperk a všichni členové mu přejí především pevné zdraví, pohodu do dalších let a konečně tolik potřebný volný čas na všechny záliby a koníčky.

V ZO Děčín slavili v květnu svá jubilea **Vlastimil Kuncil** (70 let), **Jan Nývlt** (75 let), **David Morc** (50 let), **Ladislav Suchan** (40 let), **Jan Kolovecký** (50 let) a **Jan Příhoda** (40 let). Přejeme zdraví a štěstí!



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscz.cz. Registrováno MK ČR E 5761 (MÍČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. DTP a redakce Martin Ježek, členové redakční rady Miloš Brunner, Jiří Hron, Evžen Míkolajek, Pavel Mlejnek, Jaromír Ott, Michal Pelíšek, Martin Urbánek. Sídlo tiskového střediska: Brno, Kounicova 26, 3. patro, dveře č. 7a, PSČ 611 35 Brno. Telefon: 725 926 633. E-mail: zajmystrojvudce@fscz.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na mailu redakce zajmystrojvudce@fscz.cz. Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

