

● Strojvůdce byl u soudu znovu zproštěn viny ... str. 2 ● Změny řazení některých vlaků ... str. 2 ● Několik poznámek a srovnání k modernizaci železnice ... str. 2 ● Dokdy uplatnit nárok na jízdní výhody a co k tomu potřebujeme ... str. 2 ● Naším objektivem... str. 2 ● Jak se jezdilo na Ferdinandově dráze ... str. 3 ● Společnost Cargo v zisku ... str. 4 ● Ztráta Českých drah kvůli zdražení vstupů ... str. 4 ●

číslo 17

16. září 2022
ročník 75



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

K výsledkům ministerského dotazníku pro strojvedoucí První krok k nápravě?

Zástupci Federace strojvůdců ČR – prezident Jaroslav Vondrovic a viceprezident Jaroslav Vincour se 5. září zúčastnili tiskové konference svolané ministrem dopravy Martinem Kupkou u příležitosti prezentace výsledků dotazníkového šetření mezi strojvedoucími.

Do on-line průzkumu se zapojilo téměř 2 500 strojvedoucích napříč všemi dopravními územími v České republice. Ministr dopravy Martin Kupka poděkoval všem, kteří se tohoto průzkumu zúčastnili a ocenil i aktivní přístup Prezidia FSČR při jeho propagaci. I přesto že dotazníková anketa byla k dispozici pouze 14 dnů, a navíc se jednalo o období čerpání dovolených, je počet doručených odpovědí poměrně vysoký, a tudíž i reprezentativní.

Zaměření a výsledky

Průzkum se zaměřil na oblasti výkonu profese strojvedoucího, které mohou ovlivňovat bezpečnost na železnici.

Mezi ty nejdůležitější platí vysoká administrativní zátěž, nepřehlednost provozních předpisů, častá poruchovost vozidel, ne vždy zcela vyhovující zázemí pro odpočinek nebo nelogicky provedené sklady směn či nedostatky času na přípravu před odjezdem vlaku.

Zveřejněné výsledky pro nás nejsou žádným překvapením, neboť jen potvrdily okruhy problémů, na něž Prezidium FSČR poukazuje řadu let. Již v březnu 2019 zaslal prezident FSČR dopis s podobným obsahem tehdejšímu ministru dopravy Danu Ťokovi a o rok později jeho nástupci Karlu Havlíčkovi. Bohužel došlo pouze na přísliby zajištění nápravy neutěšeného stavu

a drobné změny bez ambice na nalezení systémového řešení.

Další modernizace

Součástí tiskové konference byla i prezentace Drážního úřadu, kterou představil jeho ředitel Jiří Kolář. Ta byla zaměřena na průběžné hodnocení Monitoringu licencí strojvedoucích. Pro nás je potěšitelné, že se připravuje modernizace tohoto systému, díky němuž bude možné provádět kontroly dodržování délky doby řízení a odpočinku i na vlečkách a na sítích ostatních provozovatelů dráhy.

Zájemci z řad účastníků tiskové konference měli rovněž možnost prohlédnout si mobilní simulátor určený pro výcvik strojvedoucích.

K prezentovaným výsledkům zadal ministr dopravy pokyn všem kompetentním institucím, aby činili kroky, které povedou ke zlepšení popisovaných nedostatků, a to ve spolupráci s FSČR.

Poděkování

Všem kolegyním a kolegům, kteří věnovali pár minut svého volného času vyplnění dotazníku touto cestou děkujeme a věříme, že tentokrát opravdu nezůstane pouze u slibů a my budeme moci postupem času informovat o skutečných změnách, které mohou pozitivně ovlivnit tolik slibovanou bezpečnou železnici.

Výsledky průzkumu naleznete na našich webových stránkách.

Jaroslav Vincour



Presskonference se zúčastnili (zprava) prezident FSČR Jaroslav Vondrovic, ministr dopravy Martin Kupka, viceprezident FSČR Jaroslav Vincour, předsedkyně představenstva DVI Radka Drápelová a člen představenstva DVI David Voráček.

Ke sčítání cestujících

Na základě smluv s objednateli dopravy (kraji) se každý rok konají v několika cyklech tzv. sčítací kampaně. Jejich cílem je zjistit faktické využití konkrétních spojů. V rámci ekonomické efektivity byla v minulosti na tratích v režimu 0/0-S tato povinnost dopravcem převedena na strojvedoucí.

„Odborová organizace Federace strojvůdců České republiky ve spolupráci s Cechem strojvůdců České republiky dlouhodobě upozorňuje dopravce České dráhy na skutečnost, že vyžadovaná povinnost „sčítání cestujících“ nerespektuje obsah jednotlivých pracovních smluv a dle Katalogu prací. Zjednodušeně řečeno - ukládá zaměstnanci povinnost, která nevyplývá z výše uvedených právních a vnitropodnikových norem.

Výsledkem mnoha náročných jednání je nabídka zaměstnavatele k uzavření individuálních dohod, ve kterých se dohodou a s jistotou pevně stanovené finanční odměny mohou strojvedoucí zavázat uvedené „sčítání cestujících“ provádět. Vzhledem k mnoha dotazům vám, jako přímý účastník jednání, k této problematice sdělují:

1. Dohoda je vždy podmíněna souhlasem obou stran. Je tedy pouze na vašem uvážení, zda ji uzavřete, či nikoliv, jestli nabízenou finanční kompenzaci považujete za dostatečnou, nebo jestli odmítnete „sčítání“ provádět.

Prezidium FSČR nebude nikomu dávat návod, jak se v tomto případě zachovat. Rozhodnutí je pouze na oslovených.

2. Obdržené dotazníky ředitele T. Mohra považujte za

průzkum ochoty „sčítání“ provádět. Není to uzavření dohody. Ta by byla následným krokem, pokud by zájem strojvedoucích byl v dostatečném rozsahu, nutném pro zajištění zmíněné činnosti.

3. Z dotazů členské základny vyplývá zásadní obava, že případné odmítnutí může mít vliv na zařazení do turnusové skupiny. Dle předpisu ČD VI hovoří o pravomoci zaměstnavatele rozhodovat o zařazení do turnusu. Parametry pro zařazení do turnusu však nejsou (vyjma místních dohod) nikde stanoveny. Logicky by se tak mělo dít na základě objektivních ukazatelů, v rámci pracovních povinností vyplývajících z pracovní smlouvy, širší kvalifikace apod.

Věřím, že pokud by k takovému kroku ze strany zaměstnavatele došlo, má FSČR dostatek opory v legislativě ČR, aby dokázala rozhodnutí zástupců zaměstnavatele zvrátit.

Jsem také přesvědčen, že jsme v této kauze dosáhli maxima. Jednoznačně jsme prokázali, že „sčítání cestujících“ není pracovní povinností strojvedoucího a zároveň umožnili kolegům, kteří tuto činnost doposud prováděli bez nároku na odměnu, získat finanční kompenzaci, pokud se rozhodnou „sčítání“ nadále provádět.

Josef Bock

Mají vlastní vlaky



První z celkem 37 nových vlaků, které nakoupil, představil oficiálně Jihomoravský kraj v neděli 28. srpna veřejnosti v Brně na hlavním vlakovém nádraží. Jejich výroba byla zahájena před dvěma roky. Jde o typ elektrických železničních jednotek od Škoda Group.

První jednotky poprvé vyjedou po elektrifikovaných tratích z Brna v průběhu podzimu letošního roku. Finanční objem celého projektu činí 6,651 miliardy korun (bez DPH). Jihomoravský kraj na něj bude čerpat dotaci z Operačního programu Doprava Evropské unie ve výši 5,5 miliardy, dotace tedy pokryje přibližně 85 % ceny.

„Jsme první kraj v České republice, který si koupil vlastní vlaky. Nahradiťme tak staré vlaky, které mají často přes padesát let. Přinese to nesrovnatelný komfort a pohodlí pro cestující,“ uvedl hejtman Jihomoravského kraje Jan Grolich. „Protože je tradicí, že jsou vlaky nějak pojmenovány, rozhodli jsme pro názvy, které k jižní Moravě jednoznačně patří. Jsou to odrůdy vinné révy. Takže už po cestě do práce můžete jet v třeba Müllerce, Chardonnay nebo Merlotu,“ dodal Grolich.

WiFi i USB

Jedná se o 31 čtyřvozových (333 míst k sezení) a 6 dvouvozových jednotek (146 míst k sezení) s moderním evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS, dosahující rychlosti až 160 km/hod. Jednotky jsou vybaveny novými pohodlnějšími sedadly umístěnými na cantilevrech (tzn. připevněné na bok vozidla). V kombinaci s uchycením

sedadel do bočnic tak vznikl nový prostor pro zavazadla nebo případně i koloběžky. Ve vozech je také výrazně větší prostor pro kočárky a kola. Poličky nad hlavami jsou podélné, zlepšuje to přehlednost i vzhled interiéru. Na sociálním zařízení bude k dispozici přebalovací pult, součástí vozidla jsou odpadkové koše pro větší objem odpadu. Samozřejmostí je klimatizace, Wi-Fi a zásuvky na 230 V i USB porty. Nově je řešený informační a kamerový systém. Z důvodu zvýšení bezpečnosti se záběry z různých míst vozidla mohou náhodně promítat do displejů cestujícím i strojvedoucímu. Na displejích se pak občas objeví i záběry z přední vnější kamery. Zajímavostí jsou okna prostupnější pro mobilní signál. Interiér designově dotváří grafické prvky Jihomoravského kraje. Pravděpodobně poprvé v naší železnici i městské dopravě pak budou Moravie vybaveny přístroji AED (defibrilátory), které mohou pomoci zachránit život při srdeční zástavě přímo ve vlaku.

Text a foto JMK

Vlaky budou jezdit zejména na dvou páteřních linkách - S2 (Křenovice - Sokolnice - Brno - Blansko - Skalce nad Svítavou - Letovice), S3 (Níhov - Tišnov - Brno hl. n. - Vranovice - Šakvice - Hustopeče / Tišnov - Brno hl. n. - Židlochovice).



Aby Berliner nestál

České dráhy přijaly další opatření ke stabilizaci provozu na lince „Berliner“ Praha – Berlín – Hamburk, kde letos došlo ke čtyřem případům ukončení jízdy českých souprav dál do Německa. Důvodem bylo buď zjištění technické závady, která se projevila za jízdy vlaku, nebo jen podezření na technickou závadu. Někdy se však podezření na závadu při prohlídce v depu nepotvrdilo.

„Německé vlakové čtyři odmítly převzít soupravy i kvůli údajným závadám, které se zpětně nepotvrdily. Proto jsme se rozhodli do Děčína vyslat specialistu, který na místě posoudí případné sporné případy a rozhodne, zda může příslušný vůz pokračovat v cestě. V této souvislosti jsme požádali DB o spolupráci, abychom se společně vyhnuli případům, kdy o technických věcech rozhodne německá vlaková četa a následně se zjistí, že vůz byl v pořádku,“ řekl náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Chybné vyhodnocení

Náměstek generálního ředitele ČD

pro servis Michal Kraus k tomu dodává: „Odstavené vozy dnes prošly technickou prohlídkou, přeměření a vážením. Zjištěné technické parametry jsou plně v souladu s technickými normami a předpisy pro údržbu. Jednalo se tedy o chybné vyhodnocení technického stavu vozidel.“

Spoje Berliner jezdí v Německu rychlostí 200 km/h a vozy řazené do těchto vlaků musí splňovat definované technické požadavky dle Úmluvy RIC. Na tuto linku jsou nasazovány vozy, které tyto podmínky naplňují. Stejně typy vozů jsou nasazeny i na jiné linky, např. do Maďarska, Polska nebo na vnitrostátních expresích. (red)

Antisystémové kroky nemohou být kladeny k tíži Strojvůdce znovu zproštěn viny

Okresní soud v Chebu v opakovaném projednání koncem srpna znovu zprostil obžaloby strojvedoucího Radima Růžičku, který byl obžalován ze zavinění nehody. Při ní v červenci 2019 vykolejil nákladní vlak u Mariánských Lázní. Za obecné ohrožení mu hrozil až osmiletý trest.

Tomuto rozsudku jsem velmi rád, protože konečně někde neplatí známé rčení: „K soudu se nechodí pro spravedlnost, ale pro rozsudek.“ Nejvíce se mi líbilo zdůvodnění pana soudce z Chebu: „Železniční doprava je ucelený systém, ve kterém by měli všichni účastníci spolupracovat na zajištění bezpečnosti provozu. V tomto případě se ale podle něj objevily nedostatky, které přispěly k tomu, že se nehoda stala. Soud nedospěl k závěru, že by existovala nějaká zákonná nebo jiná povinnost, podle které by se strojvůdce měl seznámit se změnami na trati z tabletu, který mu byl ze strany zaměstnavatele přidělen. Zároveň soud dospěl k závěru, že v té věci existují zásadní antisystémové kroky, které nemohou být panu obžalovanému kladeny k tíži.“ shrnul po soudním jednání novinářům důvody zproštění obžaloby soudce Tomis.

Podstatný rozdíl

Neradujeme se ale předčasně. Státní zástupce se opět odvolal, takže celý

případ pokračuje. Jasným viníkem nehody je přece zaměstnanec, který dal pokyn ke změně pomalé jízdy na trvalé omezení traťové rychlosti, i když České dráhy následně požadovaly zpětné převedení na pomalou jízdu. Podle SZ bylo všechno podle předpisu. Přesto k nehodě došlo. Je přece nad slunce jasnější, že kdyby tam byla zavedena pomalá jízda, tak nikdy k nehodě nemohlo dojít!

Pan státní zástupce je patrně majitelem řidičského průkazu, a proto srovnává práci řidiče silničního vozidla s prací strojvedoucího. To je ale chyba, neboť mezi nimi je podstatný rozdíl: V silniční dopravě se jezdí tzv. podle rozhledu, takže jakýkoliv řidič může vyjet na jakoukoli komunikaci bez její předchozí znalosti, kdežto na železnici může strojvedoucí vyjet na trať až po provedeném seznání. Na rozdíl od řidiče automobilu, který na silnici musí očekávat cokoliv, strojvedoucí musí být předem seznámen se všemi důležitými prvky tratě a při jejich změně musí být

o této změně předem a prokazatelně seznámen.

Najdi 10 rozdílů

No a Tabulky traťových poměrů? Vidím to asi takhle: Dříve byli strojvedoucí o změně TTP vyrozumíváni již při nástupu služby, kdy v Knize normálii museli podepsat, že se o změně dozvěděli. Nynější systém, kdy mají do tabletu, kde jsou Tabulky traťových poměrů nahrány tabulky nové (a to tabulky platné pro celou síť Správy železnic), připomíná hádanky ze zábavných časopisů, kde jsou otřeseny dva podobné obrázky a pozorný čtenář má za úkol najít mezi nimi 10 rozdílů. To už je zase chyba ne Správy železnic, ale jednotlivých dopravců, kteří by měli strojvedoucí prokazatelně upozornit na jednotlivé změny, zvláště pak na ty podstatné, jako byla tato.

Teď ovšem musíme počkat, jak se k tomu opět vyjádří Krajský soud v Plzni. Panu kolegovi Růžičkovi tyto průtahy opravdu nepřeji. **Petr Kůžel**

Od září v neděli Pendolinem z Opavy Změny řazení vlaků

Od prvního zářijového víkendu dochází ke změnám řazení některých vlaků operovaných jednotkami Pendolino a k posílení rychlíků mezi Prahou a Klatovy. U vlaků SC / IC Pendolino 512 / 515 Bohumín – Františkovy Lázně – Bohumín je důvodem změny navýšení kapacity vlaků. U spojů SC Pendolino 509 / 500 Praha – Ostrava – Praha pak dochází k náhradě kvůli jedné chybějící jednotce Pendolino.



„U vlaků 512 a 515 v úseku Praha – Františkovy Lázně sledujeme o víkendech ohromný zájem o cestování. Kapacita Pendolina zde už nestačí, a protože se jedná o ucelenou jednotku, není možné ji posílit o další vozy. V sobotu a v neděli proto nasadíme v celé trase na oba spoje klasickou soupravu sestavenou z devíti moderních klimatizovaných vozů. Kapacitu vlaku tak navýšíme o více než 160 dodatečných míst k sezení,“ vysvětluje změnu řazení vlaků Petr Vondráček, ředitel odboru obchodu osobní dopravy ČD.

Na vlaky SC / IC Pendolino 512 / 515 budou jednotky Pendolino nasazeny jako dosud od pondělí do pátku. V sobotu a v neděli pojedou oba vlaky v celé trase Bohumín – Františkovy Lázně a zpět jako spoje InterCity a v úseku Bohumín – Praha a zpět budou s povinnou rezervací. V celé trase pak bude nasazena klasická souprava s vozy 1. a 2. třídy, restauračním vozem, vozem s místy pro cestující na vozíku a s dalšími obvyklými službami ve vlacích InterCity.

Opaven a Ostravan

S touto úpravou je spojena změna řazení u víkendových vlaků IC 502 Opava východ (15:52) – Praha hl.n. (19:32), který jezdí v neděli, IC 508 Ostravan Bohumín (10:59) – Praha hl.n. (14:32), který jezdí v sobotu, a IC 519 Ostravan Praha hl.n. (23:40) – Bohumín (3:08), který jezdí v noci ze soboty na neděli a z neděle na pondělí. Tyto vlaky pojedou nově v kategorii

SuperCity a bude na nich nasazena jednotka Pendolino.

K další změně dojde od pondělí 5. září u vlaků SC Pendolino 509 / 500 Praha hl.n. (13:25) – Ostrava hl.n. (16:49 / 17:07) – Praha hl.n. (20:32). Na tento pár vlaků bude denně nasazena nejmodernější souprava Českých drah InterJet. Spoj pojedou v kategorii InterCity a bude i nadále povinně místenkový.

Jednotky InterJet jsou nejmodernější soupravy ve střední Evropě. Vybavené jsou např. Wi-Fi, možností dobíjení cestovní elektroniky, v 1. třídě jsou k dispozici bezdrátové nabíječky mobilních telefonů a okna vlaku jsou vyrobená speciální technologií, která umožňují lepší průchod mobilních signálů. Nabídka občerstvení na palubě vlaku bude zajištěna formou minibaru. Tato změna je vyvolána menším počtem provozních jednotek Pendolino po červnové nehodě.

Posílení do Klatov

Od prvního zářijového víkendu budou posilovány také páteční a některé nedělní spoje Berounka linky R 16 Praha – Plzeň – Klatovy / Železná Ruda o další vůz 2. třídy. V pátek odpoledne tak nabídnou České dráhy ve směru z Prahy do Plzně a Klatov dodatečných 320 míst k sezení.

Všechny změny v řazení vlaků budou platné do konce letošního jízdního řádu, tedy do 10. prosince 2022.

(text a foto peš)

Několik poznámek a srovnání k modernizaci železnice „Ukončete nástup a výstup..“

Naši strojvedoucí obsluhují hnací vozidla jednomužné již více jak 40 let. Ty tam, jsou doby, kdy i na motorových a elektrických vozidlech byli dva – strojvedoucí a pomocník strojvedoucího. Mimo jiné měli za povinnost opakovat nahlas návěsti návěstidel, ke kterým se blížili.

Pak byl zaveden na hlavních tratích vlakový zabezpečovač s přenosem návěstí na hnací vozidlo a kontrolou bdělosti strojvedoucího, a tak bylo v rámci úspor rozhodnuto pro jednomužnou obsluhu hnacích vozidel. Na regionálních tratích, kde nejsou tratě kódované s kolejovými obvody, bylo na vozidla implementováno zařízení KBS – kontrola bdělosti strojvedoucího a začalo se na nich také jezdit jednomužně.

Centralizujeme

V současné době již nejsou vlaky v převážné většině stanic vypravovány výpravním přímo výpravkou. Postavení návěstidla na volno a čas odjezdu je jednou z možných výprav vlaků, kdy strojvedoucí vlak rozjíždí. U osobních vlaků dává souhlas s odjezdem malou návěstní pomůckou průvodčí vlaku, ale vyjadřuje tím jen, že vlak s cestujícími je připraven k odjezdu. Dopravu řídí Správa železnic. Na síti má vybudována dvě centralizovaná dispečerská pracoviště (CDP). Z CDP v Přerově se řídí doprava na velké části hlavních tratí na Moravě a z CDP v Praze se řídí a postupně bude řídit doprava na hlavních tratích v Čechách. Na řadě regionálních tratí, jsou tratě řízeny dispečerský z jedné stanice.

Kontrolér, páky a rychloměr

Dříve byla na výjezdu z lokomotivního depa velká tabule, na které byl nápis „Nespouštěj oči z trati“. Je třeba si ale říct, že tenkrát měl strojvedoucí na stanovišti maximálně kontrolér, několik pák, tlačítek a rychloměr. Zatímco dnes tam má řadu měřících ukazatelů, obrazovek, indikátor vlakového zabezpečovače, radiotelefon a tablet. Je na hnacím



vozidle sám a k tomu dostane ještě na výjezdu řadu písemných upozornění a rozkazů. A nemůže nespouštět oči z tratě.

Znamení trubkou

Dříve na zastávkách dával znamení k odjezdu vlakvedoucí trubkou, takže i cestující věděli, že vlak bude odjíždět a nemají nastupovat a vystupovat. Dnešní výhodou je u vlaku osobní dopravy fakt, že se dveře u většiny nových vlaků zavírají centrálně. Mělo by se, ale zde hlásit podobně jako v metru „Ukončete nástup a výstup, dveře se zavírají“. Při dnešním stupni elektroniky by to snad nebyl takový problém.

Text a foto Josef Schrötter

Jak to chodí v Kanadě

Rád se dívám na programy v televizi o světových železnicích. A nedávno jsem se díval na film o kanadské železnici. Tam jsou na dálkových spojích na jednom stanovišti v čele vlaku dva strojvedoucí. Jeden z nich řídí vlak a sleduje trať a druhý komunikuje radiotelefonem s dispečerem o stavu tratí, křižování, opatřeních na trati apod.

(js)

Pro nárok odevzdejte potvrzení o studiu do konce října Držitelům jízdních výhod

Pokud uplatňujete nárok na jízdní výhody pro děti starší 16 let, je nutné odevzdat v termínu do 31. října potvrzení o studiu pro školní a akademický rok 2022/2023.

Zaměstnanci dokládají potvrzení na personální pracoviště příslušných společností dle evidence držitele jízdních výhod.

Důchodci a pozůstalí dokládají (osobně, doporučenou poštou nebo v elektronické podobě naskenované e-mailem) potvrzení na Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé. Na potvrzení o studiu dětí u důchodců a pozůstalých je nezbytné uvést jméno a příjmení oprávněné osoby + datum narození.

Odebrání nároku

Rádi bychom vás současně také upozornili, že pokud nebude potvrzení o studiu doloženo v uvedeném termínu, nárok na jízdní výhody bude dítěti automaticky v informačním

systému pro evidenci jízdních výhod odebrán a aplikace železniční průkazka na In Kartě zablokována. V případě použití této In Karty bude její držitel považován za cestujícího bez platného jízdního dokladu! Při dodatečném doložení potvrzení lze obnovit nárok na jízdní výhody za úhradu manipulačního poplatku 300 Kč.

Dokumenty k seznámení

Podrobnější informace jsou k dispozici na personálních pracovištích příslušných společností dle evidence držitele jízdních výhod nebo pro zaměstnance Českých drah v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD.

(ČD)

Naším objektivem



Na fotografii vidíte dvojici laminátů 230 035-8 a 230 109-1 ČD Cargo dne 17. srpna 2022 na 5. kolejí stanice Světlá nad Sázavou připravena k odvozu dalšího vlaku dřeva z Českomoravské vrchoviny.



Na snímku pořízeném 23. srpna stojí elektrická jednotka 471 060-4 v nártu PID u 2. nástupiště stanice Lysá nad Labem, odkud za několik minut odjede jako vlak 9476 do Prahy.

Text a foto Jaroslav Krupička

Jak se jezdilo na severní Ferdinandově dráze Důvodem byla sůl, ne uhlí

Dějiny železnice se u nás začaly psát od konce třicátých let 19. století, kdy se začala stavět severní Ferdinandova dráha. Vedla z Vídně přes Břeclav a Přerov na Ostravsko a do Polska. Důvodem nebyly hutě ani ostravské černé uhlí. O to ještě nikdo zájem neměl. Monarchie potřebovala dopravit polskou sůl do Vídně a Budapešti. Čtyřsetkilometrová trať byla na našem území pomoci „mechanizace“ paží, motyk a lopat postavena za neuvěřitelných deset let.

Když dnes jedete vlakem třeba z Prahy do Ostravy místy i stošedesátikilometrovou rychlostí, ani si neuvědomíte, že část trati z Olomouce, je stará přes 170 let. Tehdy ovšem doprava vypadala „poněkud“ jinak. Lidé v 19. století jezdili z místa na místo nejčastěji poštovními dostavníky, které táhli koně. Například cesta z Brna do Prahy trvala i několik dní a musela se přerušovat kvůli osvěžení lidí a výměně utahaných zvířat. Bylo to dlouhé a nepohodlné, kdo nemusel, raději necestoval.

Krok vpřed znamenala koněspřežná dráha. Konec táhli vůz, který už jel po kolejích. Dřiny sice měli koniči méně, ale za chvíli se tyto dráhy neměly plnit jejich koblížky, ale jiskrami z komínů lokomotiv. Od roku 1825 už totiž bylo v Anglii v provozu několik železničních tratí a byla jen otázka času, kdy se železná dráha dostane z ostrovů na evropskou pevninu.

Odvažný plán

V roce 1828 přišel vídeňský profesor mineralogie a zbožiznalectví František Xaver Riepl s plánem na vybudování více než 400 kilometrů dlouhé železnice vedené z Vídně přes Moravu až do dnešního Polska. Byla to velkorysá myšlenka. Za kanálem La Manche sice už lokomotivy táhly železniční vagóny s lidmi, ale bylo to jen na několika kratších tratích. „Riepl chtěl původně spojit železnici Balt s Jadranem, trať měla vést z Terstu do Haliče (dnešní Polsko). To bylo v té době ale skutečně trochu velké sousto, a tak se omezil na trasu z Vídně přes Moravu a Slezsko ke Krakovu,“ říká znalec železnice Mojmir Krejčířík.

Hlavním důvodem zamýšlené stavby „železných dráh“ ale nebylo železo či uhlí z Ostravska, jak bychom mohli čekat. Byla to sůl. Ta se z dolů v polské Bochni vozila do celého Rakouska-Uherska. A dopravu soli hlavně

směrem do Vídně a Pešti bylo třeba urychlit. Na Ostravsku, kudy měla trať vést, se toho totiž tehdy mnoho nedělo. Uhlí zde sice už bylo objeveno, ale nikdo je příliš nepotřeboval. Nemnoho místních hutí a skláren vlastnili šlechtici, kteří měli také hektary lesů. A tak se používalo v hutních i sklářských pecích dřevo. V Ostravě taky žilo jen pár tisícovek lidí. Obojí se mělo hodně změnit. V nedaleké vsi Vítkovice totiž stavěli první pec na zkujňování surového železa. Tam už bylo třeba výhrevnějšího paliva - uhlí, stejně jako do lokomotiv.

Privilegium až napodruhé

Profesor Riepl potřeboval pro svůj plán peníze. Jednal s vídeňským bankéřem Solomonem Rothschildem, který jej nakonec vyslal do Anglie. Měl zjistit, zdá se železnice dá vůbec technicky uskutečnit. Jeho zprávy byly natolik příznivé, že se Rothschild do příprav stavby železnice z Vídně do Polska rozhodl investovat. „Začalo se pracovat na plánech dráhy, v roce 1835 už je mohl Rothschild předložit císaři Františku I. s žádostí o udělení privilegia ke stavbě železnice. Jenže císař byl konzervativní a novotám příliš nepřál. Žádost zamítl. František I. ale ještě téhož roku umírá. A tak Rothschild žádá o povolení jeho nástupce, císaře Ferdinanda I. Ten v roce 1836 privilegium udělil a povolil zřízení akciové společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda. Z prodeje jejích akcií měla být dráha financována,“ vypravuje inženýr Krejčířík.

Angličané a barabové

Kolejnice v Rakousku Uhersku nikdo nevyrobil. A tak se do železáren vozily vzory z Anglie. „Na stavbu trati dohlíželi angličtí odborníci. Na výkopy a navážení zeminy používali stavitelé domorodce, na kamenné stavby najímali většinou dělníky ze severu dnešní Itálie nebo z jižních oblastí monarchie. Tém se někdy říkalo „barabové“,“ pokračuje Mojmir Krejčířík. Dřevěný most dnes už na trati nevidíte, ale ty klenuté kamenné ano. Byly při svém vzniku zkrápěny italským potem.

Rychlé tempo stavby zajišťovalo nasazení obrovského počtu dělníků. Na stavbě úseku Břeclav - Brno jich pracovalo na 14 tisíc pod vedením osmi inženýrů a 16 dozorců. Jedinou „mechanizací“ přitom byly krompáče, rýče, lopaty, kolečka a koňské povozy.

V roce 1845 Severní státní dráha dokončila stavbu Olomouc - Praha, a tak vlastně propojila Prahu s Vídní, protože železnice do Olomouce byla v té době už čtyři roky hotova. V roce 1847 byla trať Severní dráhy císaře Ferdinanda dovedena do Bohumína, o jedenáct let později do Krakova. Stavba hlavní trati Ferdinandky na našem území trvala deset let. Jak dlouho by asi trvalo dnes?

Čert pištěl bolesti

Obavy z železnice byly nejen prostého lidu, ale i mnohých vzdělanců, veliké. Lidé se báli, že velká rychlost usmrtí všechno živé, a to se jezdilo maximálně třicátkou za hodinu. Obávali se také, že dráha bude plašit dobytek anebo jiskry zapálí domy. Po zahájení provozu ale strach zmizel. „Jeden úsměvný příběh publikoval Rakouský státní archiv ve své knize o trati z Vídně do Brna. Lidé se tak báli parní lokomotivy, že při jejím příjezdu lehalo na zem se zakrytými ušima a zvedli se, až když projela. Věřili, že je uvnitř čert. Ten vydával také pískot, který slyšeli, když strojvedoucí zahoukal. Mysleli, že to strojvedoucí štípe čerta do ocasu a on pištěl bolesti,“ doplňuje historička ostravské pobočky Národního památkového ústavu Alena Borovcová, mj. autorka knížky Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda.

Vídeňský čas

Elektrina tehdy nebyla. Pro bezpečnost provozu platily předpisy, jimiž se museli všichni řídit. „Například informace o volné trati dostával vlakový personál od strážníků trati, jejichž stanoviště byla rozmístěna na dohled od sebe. Signály se předávaly pomocí návěštních košů, praporečů, barevných



Ing. Mojmir Krejčířík

luceren a pochodní vytažovaných na stožáry. I přesto docházelo k mnoha nehodám,“ říká Mojmir Krejčířík.

Základem provozu na dráze byly a jsou jízdní řády. Bylo tedy důležité, aby výpravčí ve všech stanicích měli přesný čas. Jenže tehdejší hodiny a hodinky moc přesné nebyly. „Na vídeňském nádraží proto byly instalovány spolehlivé hodiny, které pravidelně kontroloval hodinář. Vlakvedoucí prvního vlaku, vyjíždějícího každé ráno z Vídně, dostal taky spolehlivé kapesní hodinky, které si nařídil podle těch vídeňských stanicích. A podle jeho hodinek si pak museli výpravčí ve všech stanicích nastavovat jednotný správný čas,“ vysvětluje železniční historik.

Třídy a hygiena

Zpočátku měla Severní dráha čtyři vozové třídy. Vozy 4. třídy nebyly kryté a stálo se v nich. Brzy byly zrušeny. „Vozy 1. třídy měly tři oddíly po 6 polštářovaných sedadlech, vagóny 2. třídy tři oddíly po 8 kožených sedadlech, vozy 3. třídy čtyři oddíly po 8 dřevěných sedadlech. K nastupování sloužily kovové stupačky, umístěné u dveří každého oddílu. Pozdější delší osobní vozy, měly více míst k sezení, ale dělení do tří tříd zůstalo zachováno,“ zdůrazňuje inženýr Krejčířík. Nastupišti byla také pouze naspaná zemina v úrovni kolejnic, první vyvýšené nástupiště, přístupné z budovy nádraží podchody, vybudovala Severní dráha císaře Ferdinanda při přestavbě nádraží v Přerově roku 1898. Ještě dnes se tudy můžete projít.

Také toalety se v železničních vozech začaly zřizovat až v 80. letech 19. století. Pro potřebu cestujících ve vlaku tedy v začátcích sloužily samostatné stojící záchody ve stanicích. Bokem od výpravní budovy byly vybudovány proto, aby se cestující, používající těchto záchodů nemísili s těmi, kteří ve stanicích teprve nastupovali do vagónů.

Jízdenky, ceny a císařův tunel
„První jízdenky byly na obyčejném papíru. Do předtištěných rubrik se ručně vyplňovaly údaje o nástupní a výstupní stanici a zaplaceném jízdném. Měly oddělitelný kupon, který průvodčí při kontrole odtrhнул, zbytek jízdenky museli cestující odevzdat při vystoupení z vlaku. Po roce 1860 se u nás začaly používat kartonové jízdenky se všemi předtištěnými údaji.

V padesátých letech 19. století trvala jízda vlaku z Břeclavi do Bohumína asi 8 hodin,“ líčí Mojmir Krejčířík. Jedna rakouská míle, tedy našich asi 7 kilometrů stála v první třídě 18 krejcarů, ve dvojce 12 krejcarů, v třetí třídě 9 krejcarů a ve čtyřce 6 krejcarů. Za 15 krejcarů jste si mohli koupit například slepici.

Možná jste také slyšeli o „císařově tunelu“ poblíž Hranic na Moravě. Podle legendy měl být císař Ferdinand marnivý a z kratochvíle si nechal postavit na trati u Slavíče tunel. Prostě jen tak pro radost. Tak tohle pravda není. „Není to císařův tunel. Že byl jako zbytečný postaven jen kvůli přání císaře Ferdinanda, je smyšlenka. Přes obec Slavíč, rozkládající se na mírném návrší, měla podle projektu trať vést hlubokým zářezem do země. Protože svahy se ale neustále svázely, byl zářez nahrazen tunelem,“ vysvětluje inženýr Krejčířík. Dnes tunel sice existuje, ale trať je vedena již odkrytá několik desítek metrů od něj.

Martin Ježek

Foto autor, Jáchym Ježek, archiv Mojmíra Krejčíříka



Parní oře jezdily po českých železnicích ještě o 100 let později.



Násep, po kterém přijížděly vlaky od Břeclavi do Brna.



V padesátých letech 19. století trvala jízda vlaku z Břeclavi do Bohumína (na snímku) asi 8 hodin.



Boj dopravce s růstem nákladů Cargo v zisku

Společnost ČD Cargo, a.s., coby největší tuzemský železniční nákladní dopravce a nejvýznamnější dceřiná společnost Českých drah, a.s., dosáhla za první pololetí roku 2022 zisk před zdaněním (EBT) dle mezinárodních účetních standardů (IFRS) ve výši 214 mil. Kč. Společnost tak zatím dokázala navzdory bezprecedentnímu růstu takřka všech nákladových vstupů a přes řadu negativních dopadů plynoucích z probíhajícího válečného konfliktu na Ukrajině udržet v prvním pololetí letošního roku kladný výsledek hospodaření. Jen náklady na trakční energii vzrostly meziročně o více než 400 mil. Kč.

Do konsolidovaného výsledku Skupiny ČD segment nákladní dopravy tvořený výsledky ČD Cargo a jejími dceřinými společnostmi přispěl ziskem po zdanění (EAT) ve výši 126 mil. Kč. Za první pololetí letošního roku připravila Skupina ČD Cargo na vlastní licence celkem 32,5 mil. tun zboží, tedy o 1,4 mil. tun více v meziročním srovnání.

Splněná očekávání

„S objemy přeprav za první pololetí jsem spokojen a splnily naše očekávání. Bohužel zatím pokračuje pokles přeprav pro automobilový průmysl, který se nachází v recesi. Nárůst v ostatních komoditách však tento pokles vyrovnal. Rostly především přepravy hnědého uhlí, u něhož jsme v souvislosti s energetickou krizí vlastně nezaznamenali konec topné sezony a vozíme ho stále víc. Pozitivní trend vykazují také přepravy pohonných hmot a přepravy pro metalurgický průmysl. Rovněž to vypadá, že se po pandemii koronaviru pomalu stabilizuje i kombinovaná doprava, což je pro železnici velmi důležité,“ doplňuje předseda představenstva ČD Cargo, a.s., Tomáš Tóth.

K udržení pozitivního výsledku hospodaření i přes dramatický růst nákladů přispěla participace na společných přepravách pod značkou ČD Cargo v zahraničí, především v Rakousku, Německu, Polsku, na Slovensku a v Maďarsku. Expanze pokračuje také prostřednictvím nejmladší dceřiné společnosti ČD Cargo Adria, která se orientuje na Balkán. Právě realizace

mezinárodních přeprav umožnila ČD Cargo pružněji reagovat na změnu zbožových toků vyvolaných válečným konfliktem na Ukrajině.

Rozvoj mezinárodních přeprav by nebyl možný, pokud by Skupina ČD Cargo nepokračovala v investicích do obnovy a modernizace parku nákladních vozů a lokomotiv, což je nezbytnou podmínkou pro úspěšné působení železničního dopravce na evropském dopravním trhu. Investiční výdaje za první pololetí roku 2022 dosáhly hodnoty téměř 2,2 mld. Kč.

Nervozita z 2. pololetí

„Máme za sebou další velmi náročné období, ve kterém jsme obstáli se ctí, ale to složitější nás ještě bohužel čeká. S určitou nervozitou vyhlížíme druhé pololetí, a především příští rok, který optikou dalšího dramatického růstu nákladových vstupů může znamenat zásadní zlom pro celý segment železniční nákladní dopravy, a nejen pro ni. Rovněž se velmi vážně zabýváme prvními náznaky ochlazení poptávky u ocelářů, což vnímáme jako další indikátor poklesu výkonnosti celé ekonomiky nejen v České republice, ale minimálně v evropském regionu. Navzdory všem negativním faktorům chceme hrát klíčovou roli na trhu železniční nákladní dopravy i v budoucnu a jsme připraveni pokračovat ve spolupráci se všemi našimi zákazníky a dodavateli a společně toto nelehké období překonat,“ dodává předseda představenstva ČD Cargo, a.s., Tomáš Tóth. (cde)

Ztráta Českých drah kvůli prudkému zdražení vstupů Pololetí v minusu

Skupina České dráhy vykázala v prvním pololetí 2022 podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) ztrátu ve výši 0,9 miliardy korun. Na vině je především enormní růst cen. Meziročně došlo k navýšení výdajů za služby, energie a materiál u osobní a nákladní dopravy o více jak 2,3 miliardy korun.



se stejným obdobím předchozího roku ovlivněny pozitivním vývojem v přepravě cestujících, který se projevil růstem tržeb z prodeje jízdenek na téměř 4 miliardy korun (meziročně +2,1 miliardy Kč).

Za prvních šest měsíců roku využilo vlaky Českých drah 75 milionů cestujících (meziročně +25 milionů). Rostl přepravní výkon a díky oživení v mezinárodní dopravě také průměrná přepravní vzdálenost až na 48 kilometrů (meziročně +8 km). „Po ukončení protikoronavirových opatření jsme měli našlápnuto na černou nulu. Do vlaků se vracejí cestující, rostou tržby a zavedená úsporná opatření fungují. Bohužel, zdražení nás dohnalo stejně jako domácnosti a další firmy. Nejvíce jsme si připlatili za elektřinu, naftu a náhradní díly. Mateřská společnost České dráhy tak vykázala ztrátu necelých 1,2 miliardy korun,“ dodává Michal Krapinec.

Pozdní dodávky

České dráhy plánují v následujících deseti letech investovat do nákupu vlakových vozů až 100 miliard korun. K zahájení jízdního řádu 2022 a během letošního roku ČD uvedly do provozu přes 110 nových vozidel - InterJetů, jednotek RegioPanter pro regionální tratě nebo lokomotiv Vectron.

Dopravce však trápí pozdní dodávky nových vozidel a neustálé prodloužování termínů oprav a modernizací prováděných u externích dodavatelů.

Osobní doprava

Výnosy osobní dopravy byly v období od ledna do června 2022 ve srovnání

Nákladní doprava

Navzdory bezprecedentnímu růstu takřka všech nákladových vstupů, nedostatku některých součástí v průmyslu a přes řadu negativních dopadů plynoucích z probíhajícího válečného konfliktu na Ukrajině se v segmentu nákladní dopravy podařilo udržet kladný výsledek hospodaření. Skupina ČD Cargo zakončila první pololetí 2022 v zisku 126 milionů korun a v meziročním srovnání odvezla o 1,4 milionu tun zboží více, díky čemuž vzrostly výnosy o 635 milionů korun. „K těmto pozitivním výsledkům přispěla pokračující expanze na zahraničních trzích, především v Rakousku, Německu, Polsku, na Slovensku a v Maďarsku, a ve srovnání s pololetím roku 2021 rovněž nově vzniklá společnost ČD Cargo Adria působící na chorvatském území. Výsledkem je skutečnost, že již více jak 62 % výkonů je realizováno v mezinárodní dopravě, a ČD Cargo tak adekvátně a pružně reaguje na změnu zbožových toků vyvolaných právě například válečným konfliktem na Ukrajině,“ přibližuje situaci Tomáš Tóth, předseda představenstva ČD Cargo, největší dceřiné společnosti mateřských Českých drah. Tento rozvoj by nebyl možný, pokud by Skupina ČD Cargo nepokračovala v investicích do obnovy a modernizace parku nákladních vozů a lokomotiv, což je nezbytná podmínka pro úspěšné působení železničního dopravce na evropském dopravním trhu. Výše investic za první pololetí roku 2022 dosáhly hodnoty téměř 2 miliardy korun.

Také ostatní dceřiné společnosti byly ziskové a ke konsolidovanému výsledku Skupiny České dráhy přispěly sumou 135 milionů korun.

(var, foto čd)

Společenská rubrika

Dne 12. května oslavil výročí 70 let od narození, bývalý strojevodoucí, pan **Zbyslav Mencl**, 22.července ho následuje pan **Petr Ulrich**, strojevodoucí ČD, který oslavil výročí 60 let, další v řadě oslavenců je pan **Jiří Zábokrtský**, strojevodoucí ČDC, který v plné síle oslavuje rovných 70 let a skupinu uzavírá 27. září pan **Václav Mašek**, bývalý strojevodoucí, který má rovněž výročí 70 let.

Všichni pánové jsou spjatí s turnovským depem a ZO FS Turnov a Všem oslavencům chceme popřát do dalších let hlavně tolik potřebné zdraví, štěstí a pohodu. Kamarádi a kolegové z Turnova.

Během letošního léta oslavili v ZO FS Pardubice 50. narozeniny náš kolega **Aleš Bryknar**; 60. **Slavomír Hamša** a **Karel John**; 65. **Jan Ditrych**, **Miroslav Kolaja** a **Jiří Dubský**; 70. **Josef Vrána** a **Ivo Zima**. Všem oslavencům přejeme hodně zdraví na těle i na duši, mnoho radosti a žádné starosti!



Začátkem měsíce srpna vykročil do druhé padesátileté etapy svého života náš kamarád a kolega **Zdeňek Pejskar**. Všichni si ho váží pro jeho stálou dlouholetou činnost ve výboru naší ZO FS Meziměstí-Náchod, kde v letech

2006 - 2017 pracoval také jako její předseda. Nikdy se nebál postavit za naše zájmy a jít za ně i do nepříjemných sporů.

Zdenda je vášnivý cyklista, ale nevyhýbá se ani jiným sportovním odvětvím. Rád také fotografuje a díky tomu máme i hojnou dokumentaci z našich akcí, kterých se vždy, pokud mu to práce dovolí, zúčastňuje.

Přejeme mu všichni členové FS i ostatní kolegové, do dalších let hodně zdraví, šťastných kilometrů na kole i na kolejkách, a také abychom mohli i nadále provádět vyhodnocení podařených akcí u jeho oblíbeného pěnivého zlatavého moku. Za FS Meziměstí-Náchod Josef Bartušek.

V polovině srpna oslavil své významné jubileum 60 let náš kolega **Alois Kadlubiec** z ČDC provozního pracoviště Český Těšín a posílil tak řady našich stále mladých a svěžích šedesátníků. Lojzo vše nejlepší, hodně zdraví, radosti a štěstí. Kolegové ze ZO FS Jablunkov.

V měsíci srpnu oslavil krásné 65. narozeniny dnes již emeritní strojevodce pan **Jiří Matoušek**.

Jirko, přejeme Ti všechno nejlepší, samozřejmě hlavně hodně zdraví, štěstí i životní pohodu. To vše Ti přejí kolegové a kamarádi z naší základní odborové organizace Federace strojevodců v Telči.

V první polovině měsíce srpna dosáhl významného životního jubilea 60 let náš kolega z FS Meziměstí, strojevodoucí SLČ Náchod **Honzá Feranec**. Svůj dosavadní profesní život strávil prací v bývalém depu Meziměstí a hlavně na pracovišti v Náchodě, kde má také své bydliště. Rád se zúčastňuje akcí pořádaných naší ZO FS, aby alespoň



trochu času mohl strávit s kamarády a měl šanci si popovídat. Svůj volný si dokáže krátit prací se dřevem ve své malé dílničce, ale když jaro zavolá, s radostí vyrazí hlítat silniční kilometry na své velké lásce, ikonické motorce Harley - Davidson.

Přejeme mu do dalších let ještě hodně sil, pevné nervy, zdraví a víc volného času na své koníčky. Za SLČ Náchod Josef Bartušek.

V měsíci září slaví své narozeniny další z jihlavských šedesátníků, hornocerekevický strojevodoucí ČD, pan **Buranský Pavel**. Do dalších let mu výbor a členové ZOFS Jihlava přejí do dalších let mnoho zdraví, štěstí a pohody v práci i v osobním životě.

V ZO FS Letohrad oslavili 80 let pánové **Miroslav Valenta** 1. září a **Josef Láška** 24. září. Gratulujeme!

Své významné životní jubileum a to úctyhodné 80. narozeniny oslavil 3. září strojevodoucí ve výslužbě a člen ZO FS Chomutov pan **Ladislav Káně**.

Timto mu srdečně gratulují a hodně štěstí, zdraví a spokojenosti přejí všichni kolegové a kamarádi z chomutovské ZO FS.

V ZO FS Děčín oslavil **Milan Kunst** 3. září 70 let. Gratulujeme!

Dne 5. září oslaví 60. narozeniny **Petr Bursa**, strojevodce ČD. Výbor ZO FS ČR Praha gratuluje k výročí a přeje hodně zdraví.

Dne 6. září oslaví své 55. narozeniny kolega **Roman Jelínek** z ČD. Oslavenci k jeho životnímu výročí srdečně blahopřejeme a ještě do mnoha dalších let mu přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor Základní organizace Federace strojevodců a všech nízkálověhradečtí kolegové.

Dne 10. září oslaví své šesté kulatiny náš kolega, strojevodoucí ČD Cargo, **Petr Skřehot**. Do dalších let mu přejeme hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a nejen pracovních úspěchů. Kamarádi a členové ZO FSČR Píseň.



15. září to bylo 5 let, co nás navždy opustil ve 64 letech pan **Václav Kubát**

z Leštiny u Světlé, strojevodoucí ČD Cargo Čáslav.

Všem, kteří na něj vzpomenu, děkujeme za tichou vzpomínku. S láskou a vděčností stále vzpomínají manželka Jiřina a děti Petra a Václava s rodinami.

V ZO FS Děčín oslavil 75 let **Jaroslav Boháč**. Blahopřejeme!

Dne 18. září oslaví své kulatiny naše kolegyně paní **Jana Bečvářová**. Srdečně gratulujeme, přejeme hlavně pevné zdraví, hodně štěstí, osobní i pracovní pohody. Výbor a členové ZO FS Horažďovice a všichni kamarádi.

V ZO 107 Ostrava Cargo slaví **Pavel Dimitru** 21. září 50 let. Hodně zdraví!

Dne 22. září slaví **Nasko Baičev** ze ZO 088 Ústí nad Labem 60 let. Gratulujeme

Dne 30. září odchází do důchodu člen FS Prostějov **Dobroslav Thielm** který 8. října slaví 70 let.. Příjemné nadcházející dny odpočinku.

Poslední rozloučení

Koncem prázdnin, po době dovolených nás zastihla smutná zpráva. A to že nás navždy opustil teprve rok po odchodu do důchodu ve věku 65 let strojevodoucí **Karel Szoťkowski** z ČDC PP Český Těšín, člen naší ZO Jablunkov. Karle, měli jsme tě moc rádi a nezapomeneme.

Výbor ZO Jablunkov.

