

● Nejen systém ETCS zaručuje bezpečnost na železnici ... str. 2 ● Modernizace lokomotiv řady 742 od CZ LOKO pokračuje ... str. 2 ● Jsou výsledky studie pracovních podmínek strojvedoucích stále aktuální? (4)... str. 3 ● K tragické nehodě u výhybny Radonice ... str. 3 ● Rozhovor s majitelem vracovské Železnice 600 ... str. 4 ● Fotbalové akce FSČR v lednu až červnu ... str. 5 ● Společenská kronika ... str. 6 ●

číslo 13 - 14

27. července 2023
ročník 76



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Vysokorychlostní železnice v Evropě & soukromý kapitál Rychlé vlaky v Parlamentu

Asociace pro rozvoj infrastruktury ve spolupráci s místopředsedou Hospodářského výboru PS PČR Martinem Kolovratníkem uspořádala 9. června 2023 v prostorech Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky mezinárodní fórum na téma Vysokorychlostní železnice v Evropě & soukromý kapitál. Akce byla součástí dvoudenní akce Česko-francouzské železniční dny 2023 a zúčastnil se jí také prezident Federace strojvůdců České republiky Jaroslav Vondrovic.

Vybudování nové vysokorychlostní železnice (VRT) je pro Českou republiku nutností, protože kapacita stávající konvenční železnice na hlavních koridorech dosáhla svého maxima. Nový program VRT přinese vedle rychlého transevropského spojení Berlín-Praha-Vídeň/Bratislava a Pobaltské státy-Varšava-Brno-Vídeň/ Bratislava i uvolnění kapacity konvenčních tratí pro regionální vlaky a zejména pak pro nákladní dopravu.

Bez soukromých subjektů to nepůjde

Program VRT zahrnuje výstavbu 780 km nových železničních tratí s maximální rychlostí až 320 km/h podle standardů francouzské SNCF. To s sebou ponese samozřejmě obrovské finanční náklady. Dle současného plánu se 70 % celkového investičního programu VRT v celkové výši 1,2 bilionu Kč soustředí do let 2025-2035. Náš stát nebude schopen bez spolupráce soukromého kapitálu takto ambiciózní plány realizovat.

V současné době Ministerstvo dopravy ČR zvažuje strategické varianty financování formou PPP projektů, jejichž

proveditelnost prověřuje na dvou podobných projektech na konvenčních tratích.

Důležitá plnění termínů

Přednášky a následné diskuse byly rozděleny do třech bloků:

- Strategie vysokorychlostní železnice ČR v kontextu Evropy
- Modely financování vysokorychlostní železnice v Evropě
- Evropská vysokorychlostní železnice realizovaná soukromým kapitálem

V jednotlivých blocích jako přednášející vystoupili vedle zástupců našich příslušných institucí rovněž i zahraniční odborníci s dlouholetými zkušenostmi v problematice výstavby vysokorychlostních tratí a jejím financováním.

Snad se podaří naplnit tyto více než ambiciózní plány v předpokládaných termínech, aby se naše republika v blízké budoucnosti nedostala až na samý okraj zájmu při provozování mezinárodní dálkové osobní, ale i nákladní dopravy.

Jaroslav Vondrovic, foto archiv

Otevřený dopis odborů premiérovi k návrhu ozdravného balíčku veřejných financí

Vážený pane premiére, vzhledem k tomu, že v rámci připomínkového řízení k návrhu vládního ozdravného balíčku veřejných financí, ani při přímém jednání vlády se zástupci odborových svazů ČMKOS a ASO nedošlo k žádnému posunu ve věci našich připomínek k vládnímu návrhu, obracíme se na Vás tímto otevřeným dopisem.

Shora uvedené odborové centrály působící na české železnici vnímají nutnost snížení deficitu státního rozpočtu a potřebu činit k tomuto účelu ze strany vlády účinné kroky. Zásadně však nesouhlasíme s několika dílčími návrhy tohoto balíčku, které budou mít velmi pravděpodobně jen minimální pozitivní dopad do státního rozpočtu, ale zato zejména v podmínkách největších státních železničních podniků velmi nepříjemný dopad na zaměstnance, jejichž oprávněné zájmy jsme pověřeni hájit.

Zásadně nesouhlasíme s návrhem zdanění zaměstnaneckých benefitů z FKSP a sociálního fondu, stejně jako s návrhem na snížení objemu jejich tvorby ze 2 % na 1 % a současně ještě s určením poloviny z tohoto sníženého objemu na příspěvek na produkty spojené na stáří zaměstnanců. Objem použitelných prostředků FKSP a sociálního fondu na všechny ostatní účely by se tak oproti současnému stavu prakticky zmenšil na pouhou čtvrtinu.

Je z našeho pohledu až zarážející, s jakou zatvzeleností vláda prosazuje tyto úpravy, přestože v rámci jednání tripartity i v rámci připomínkového řízení zástupci obou sociálních partnerů, tj. zaměstnavatelů i odborů, s prakticky shodnými a dlouholetou zkušeností

podloženými argumenty zdůvodnili škodlivost a nevhodnost těchto navrhovaných opatření, které s minimálním efektem pro státní rozpočet velmi negativně zasáhnou do řady let v rámci kolektivního vyjednávání budovaného nastavení benefitů u dotčených zaměstnavatelů. Příspěvky z FKSP a sociálních fondů zaměstnavatelů na rekreace, dětské tábory, teambuildingové, sportovní a kulturní aktivity významně napomáhají k udržování dobrých mezilidských vztahů a soudržnosti ve firmách. Kromě toho zejména pro zaměstnance s nižšími příjmy a pro mladé rodiny s dětmi jsou tyto příspěvky často jedinou možností, jak v dnešní době vysoké inflace a reálného poklesu mezd, vůbec nějakou rodinnou rekreaci, tábor či sportovní kroužek pořídit, nehledě na možnost využití např. i na nákup léků. V případě rodin zasažených exekucemi či osobními bankroty to samozřejmě platí dvojnásob. Zástupci zaměstnavatelských organizací také ve svých připomínkách k vládnímu návrhu argumentují, že jen administrativní spojená s případným zdaněním benefitů velmi pravděpodobně poskytovatele odradí a povede proto ve většině firm k jejich úplnému zrušení.

Důležitým faktorem pro náš zásadní protest je také skutečnost, že zaměstnanci našich největších železničních společností jsou poslední roky vystaveni citelnému poklesu svých reálných mezd, jelikož prudký nárůst nákladů prakticky všech vstupů neumožňuje zaměstnavatelům zvyšovat mzdy tempem, které by se alespoň přibližovalo růstu inflace. Pokud v této situaci alespoň dlouhodobě zavedené benefity zůstávají zachovány, napomáhá to

udržení sociálního smíru i v této nepříznivé situaci. Jestliže však nyní vláda navrhuje navíc ještě i výraznou redukci prostředků na tyto benefity, těžko asi bude možné od zaměstnanců očekávat, že budou i nadále další zhoršování své situace pokojně a s pochopením akceptovat.

Jen na doplnění ještě upozorňujeme, že na české železnici navíc existuje dlouholetá tradice dobře organizovaného tzv. železničního sportu, kdy zaměstnanci v řadě populárních sportovních disciplín absolvují regionální soutěže s postupem do celostátních mistrovství a následně soutěží mezinárodních. Také náklady těchto aktivit jsou z větší části hrazeny právě z FKSP Správy železnic a sociálního fondu ČD. Pokud se týká mezinárodních soutěží, jsou čeští železničáři členy mezinárodní organizace pro sportovní aktivity železničářů USIC (Union Sportive Internationale des Cheminots), s více než 70letou tradicí a v současné době v ČR sídlí také generální sekretariát této organizace. Navržená radikální redukce prostředků FKSP a sociálního fondu může velmi reálně přinést také konec těchto aktivit a ztrátu dlouhodobě budované pozice českých železničářů v rámci evropského železničního sportu, neboť se dostaneme do trapné role nechtěných chudých příbuzných.

Navíc je také sporné, nakolik se při zavedení těchto opatření v oblasti benefitů vůbec nějaký pozitivní dopad do státního rozpočtu dostaví, neboť „uspořené“ prostředky FKSP a sociálních fondů budou z větší části chybět na straně tržeb sportovních, kulturních a rekreačních zařízení či lékáren,

ČD jsou v investičním pásmu

Mezinárodní ratingová agentura Moody's sleduje České dráhy průběžně celý rok a obvykle na jaře vydává pravidelné hodnocení. „Moody's má k dispozici veškeré informace o našem hospodaření, rizicích i rozvojových plánech firmy. Její hodnocení je objektivní a nezávislé. Doufám, že tím končí nesmyslné srovnávání Českých drah s Českou poštou a strašení, že nás čeká podobný osud. Potvrzení úrovně ratingu vnímáme tak, že je náš byznys model zdravý a udržitelný,“ řekl generální ředitel ČD Michal Krapinec. Agentura potvrdila rating na úrovni Baa2 se stabilním výhledem, přičemž některé klíčové ukazatele, od kterých se úvěrové hodnocení odvíjí, se dokonce meziročně zlepšily.

Agentura Moody's ve svém hodnocení zohledňuje také investiční plán Českých drah a financování investic z externích zdrojů. Ze srovnání s jinými evropskými dopravci jako DB, SNCF, SNCB nebo Comboios de Portugal je zjevné, že jejich poměr dluhu k EBITDA je mnohdy i výrazně vyšší než v případě Českých drah. Na úrovni základního úvěrového hodnocení jsou tak na tom často hůře a k lepšímu celkovému ratingu jim pomáhá jen nižší míra liberalizace v jejich zemích a vyšší úroveň podpory státu. „České dráhy oproti tomu fungují na mnohem

více liberalizovaném trhu s menší mírou státní podpory. Půjčené prostředky jsou určeny výhradně na obnovu a modernizaci vozidlového parku. Finanční náklady spojené s nákupem vlaků jsou pak zohledněny závazkovými smlouvami s objednateli veřejné dopravy. Zkvalitnit služby pro cestující nejde vzhledem k historickému investičnímu dluhu jinak než investicemi. A i když jsou s ohledem na rozsah námi zajišťované dopravy velké, můžeme si je dovolit a důsledně je plánujeme,“ dodal Michal Krapinec.

(rav)

Očima Jana Kubeše



Elektrická jednotka 471/971 přijela 5. července do stanice Ústí nad Labem-hl.n. jako vlak Os 6912. Na snímku je jedna z nejstarších jednotek 971/471 007 ještě v původním nátěru. Foto Jan Kubeš

a tedy také výnosů DPH a dalších daní z těchto druhů podnikání. Navíc lze samozřejmě očekávat, že odbory při kolektivním vyjednávání budou logicky požadovat, aby prostředky uspořené z FKSP a sociálních fondů byly směřovány do nárůstu mezd.

Odborové organizace na železnici také zásadně nesouhlasí se zrušením stávající možnosti odpočtu zaplacených členských příspěvků do max. výše 3000 Kč od základu daně, což činí maximální možnou úsporu členům 450 Kč ročně. Vládní argumentace o vysoce selektivní a neobhajitelné daňové výjimce je velmi nevěrohodná a zavádějící, jelikož například příspěvek poplatníka na činnost politických stran a politických hnutí, nebo na účely náboženské pro registrované církve a náboženské společnosti je možné odečíst od základu daně až do výše 15% základu daně, což u zaměstnance s průměrným příjmem 40 tis. Kč hrubé mzdy znamená možnost odpočtu od základu daně více než 50 tis. Kč a tedy úsporu přes 7,5 tis. Kč, přičemž tyto výjimky kupodivu vládě nevadí. Jako mnohem pravděpodobnější se nám tedy jeví, že za vládním návrhem na zrušení možnosti daňového odpočtu odborových členských příspěvků bude ve skutečnosti více než cokoliv jiného spíše jen negativní vztah některých politiků vládní koalice k odborům.

Vážený pane premiére, Odborové centrály na železnici samozřejmě vnímají nutnost zastavení nebo alespoň zpomalení zadlužování státu. Proto se také nestavíme proti většině ve vládním konsolidačním balíčku navrženým opatřením. Rozhodně však nesouhlasíme s výše zmíněnými návrhy

změn v oblasti FKSP a sociálních fondů, neboť jejich přínos pro státní rozpočet je pochybný, zato škodlivý dopad na zaměstnance na železnici značný. Pokud jde o zdanění členských příspěvků odborů, zde o nějakém rozpočtovém významu už vůbec nelze hovořit a tento návrh vnímáme jako obyčejnou schválnost, která by neměla mít mezi seriózními partnery místo. Znovu bychom také chtěli zdůraznit, že v těchto záležitostech je naše stanovisko velmi podobné stanoviskům zaměstnavatelů, reprezentovaných např. Svazem průmyslu a dopravy ČR nebo Konfederací zaměstnavatelských a podnikatelských svazů.

S ohledem na vše výše uvedené se na Vás tedy obracíme s žádostí o zohlednění zásadních připomínek obou sociálních partnerů vlády, tedy odborů i zaměstnavatelů a přehodnocení vládního návrhu ve výše popsaných bodech, respektive ponechání stávající právní úpravy v oblasti tvorby, zdanování a používání FKSP a sociálních fondů a pravidel pro odpočet členských příspěvků odborů od základu daně beze změn.

Podepsání zástupci následujících odborových centrální: Odborového sdružení železničářů, Federace strojvůdců ČR, Svazu Odborářů Služeb a Dopravy, Unie železničních zaměstnanců, Federace vlakových čet, Federace vozničů, Federace železničářů ČR, Cechu strojvůdců ČR, Aliance drážního provozu, Odborového sdružení zaměstnanců síťových odvětví, Demokratické unie odborářů, Odborové organizace odpovědných zaměstnanců státu, Pro Libertate.

Nejen systém ETCS zaručuje bezpečnost na železnici V současnosti neobhajitelné

Hospodářské problémy, které nás doslova obklopují na každém kroku, signalizují, že nebude dostatek finančních prostředků mimo jiné i na dopravní železniční stavby. Bude nutné přehodnotit vytyčené cíle, ke kterým například patřílo vybavení prakticky všech našich tratí Evropským vlakovým zabezpečovačem (ETCS).

Asi je nutné si říct, že ETCS bylo původně určeno na vysokorychlostní tratě (VRT) a na hlavní evropské železniční magistraly - koridory. Implementační plány České republiky na zavádění ETCS byly nad rámec finančních, dodavatelských, montážních a provozních možností. Vytyčené cíle, s tím „ať to stojí, co to stojí“ jsou v současnosti neobhajitelné. Cena ETCS na hnací vozidlo se pohybuje okolo 12 mil. Kč, s tím, že na každou řadu hnacích vozidel je třeba samostatný projekt a samozřejmě také zkušební proces.

Není to tak jednoduché

Kompatibilita mezi ETCS hnacího vozidla (OBU), traťovou částí a radioblokovou centrálou (RBC) je základem provozní spolehlivosti, bezpečnosti a propustnosti tratí. Zkušenosti z naší

první trati Olomouc - Uničov, kde je již jízda vlaků pod přímým dohledem ETCS, ukazují, že to není tak jednoduché, jak se to z vyšších míst prezentovalo. Ale na to řada odborníků, kteří mají dlouholeté provozní zkušenosti, upozorňovala.

Pro lokální tratě byl vyvinut Radioblok, který je vlastně zjednodušenou verzí ETCS, ale s tím, že vybavení lokomotivy je finančně méně náročné a pohybuje se do 2 mil. Kč. Ověřovací provoz proběhl úspěšně na trati Čičevnice - Volary a pro tento vlakový zabezpečovací systém byl také zpracován předpis. A i přesto, další nasazování Radiobloku byla zastaveno s tím, že to není kompatibilní s ETCS. Přitom vlaky z lokálek nejedí na hlavní trati a obráceně.

Nová funkcionalita

Elektronická stavědla byla u nás doplněna novou funkcionalitou a to „Výstrahou při nedovoleném projetí návěstidla v poloze Stůj“ označována je jako VNPN. Pokud k nedovolenému projetí dojde, tak na obrazovce výpravčího nebo dispečera je zobrazeno oznámení, je aktivován zvukový signál a vlak je zastaven. Dnes mohou vlaky, které nemají vlakový zabezpečovač jezdit rychlostí maximálně 100 km/h. Určitě by bylo vhodné vyhodnotit možnost jízdy vlaku 120 km/h v případě, že na trati je radiový systém GSM-R s generálním STOP a funkcionalita VNPN u elektronických stavědel. Přispělo by to ke zvýšení propustnosti tratí bez velkých finančních nákladů.

Josef Schrötter, expertní skupina pro bezpečnou železnici

Kdo přestaví Masaryčku?

Modernizace Masarykova nádraží může zanedlouho začít. Správa železnic vyhlásila výběrové řízení na zhotovitele, který v nejstarší pražské stanici skloubí historii se současnou architekturou a zásadně zvýší komfort pro cestující i vlaky. Nejvýraznějším urbanistickým prvkem bude platforma nad kolejištěm. Chodcům propojí Florenc s hlavním nádražím, zároveň pohodlně a bezbariérově zpřístupní jednotlivá nástupiště. Stavební práce začnou na přelomu roku, jejich dokončení je plánováno na první polovinu roku 2027.

„Už teď plní Masarykovo nádraží podstatnou roli v pražské příměstské dopravě, denně jej využijí desítky tisíc cestujících. Jeho přestavba je součástí modernizace tratí do Kladna s odbočkou na Letiště Václava Havla. Díky tomuto spojení důležitost nádraží ještě významně vzroste,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. V plném proudu jsou už práce mezi stanicí Praha-Bubny a budoucí novou zastávkou Praha-Výstaviště a v úseku z Kladna do Kladna-Ostrovce.

Ze sedmi na devět

Modernizace rozšíří počet kolejí

ze sedmi na devět, přibude také jedno nové nástupiště. Ta stávající projdou rekonstrukcí.

K urbanistickému začlenění prostoru nádraží do okolní zástavby přispěje platforma nad celým kolejištěm. Umožní nejen komunikační propojení Florence s Hyberskou ulicí a Masarykova s hlavním nádražím, ale nabídne i nový vestibul pro čekající cestující.

Z ní se dostanou eskalátory, schodiště a výtahy rovnou na jednotlivá nástupiště. Část platformy se osadí zelení a vznikne tak klidová zóna přímo v centru metropole.

Čtyři miliardy

Všech šest nástupišť ve stanici bude mít bezbariérový přístup, jejich nová výška zajistí pohodlný nástup do vlaků. Rekonstrukcí projde kolejiště, veškeré technologie, trakční vedení a napájení. Stavba bude probíhat za provozu, vyžádá si pouze dílčí omezení odpovídající jednotlivým etapám realizace projektu.

Realizace stavby Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží je schválena ke spolufinancování Evropskou unií z Nástroje pro propojení Evropy (CEF). Celkové investiční náklady dosahují téměř čtyři miliard korun.

Text a foto SŽ



Modernizace lokomotiv řady 742 od CZ LOKO pokračuje Téměř nové mašiny

Společnost CZ LOKO, která získala zakázku na kompletní modernizaci čtrnácti lokomotiv řady 742 na EffiShunter 1000M, předala na začátku prázdnin první modernizované hnací vozidlo Českým drahám. Další budou následovat v průběhu letošního roku. Vybaveny jsou například i evropským zabezpečovačem ETCS.

Společnost CZ LOKO má s modernizací lokomotivy řady 742, přezdívané například jako „kocour“ nebo „bangle“, již zkušenost. Podobnou proměnu dělala totiž i pro jiné dopravce. Hnací vozidlo řady 742 se vyráběla v letech 1977 až 1986 a po modernizaci z nich budou prakticky nová vozidla.

Původní podvozky a rám

„Během modernizace dochází k využití původních podvozků a hlavního rámu vozidla včetně provedení jejich úprav souvisejících s modernizací. Vozidlo je vybaveno novou kabinou, novým hnacím soustrojím a také novými rozvody pneumatické a elektrické výzbroje. Pomocné pohony jsou také elektrické. Oproti původní lokomotivě bude mít ta modernizovaná nižší kapoty, které tak umožní lepší rozhledové poměry ze stanoviště strojvedoucího,“ říká Michal Kraus, místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro servis.

Podle náměstka generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiřího Ješety je komplexní modernizace lokomotivy řady 742 na EffiShunter 1000M také

součástí naší Strategie 2030, v rámci které dojde k obnově významné části vozidlového parku. Lokomotivy jsou určeny pro výkon na nezávislé trati na koridorech vybavených evropským zabezpečovačem ETCS a pod jeho výhradním dohledem bude zajištěn provoz na vybrané železniční síti od ledna 2025.

Zrychlení a zlevnění

„Cílem projektu je nejen zásadní zvýšení efektivitu provozu, komfortu a bezpečnosti obsluhy, prodloužení životnosti lokomotiv řady 742, ale také zásadní zrychlení a zlevnění budoucí údržby těchto vozidel. Lokomotivy původní výroby ČKD jsou nyní hlavně v oblasti údržby extrémně drahé a navíc dochází k zásadnímu nedostatku náhradních dílů. Projekt komplexní modernizace řady 742, kdy kromě části původních podvozků a hlavního rámu jde prakticky o nové vozidlo, si kromě splnění definovaných technických a kvalitativních parametrů klade za cíl zrychlení a tím zlevnění budoucí periodické údržby. Jsme velice rádi, že speciálně národní dopravce České dráhy se

tímto moderním trendem údržby fleetu vydává,“ říká Josef Gulyás, generální ředitel CZ LOKO.

Dokončí letos

Původní plán počítal s dokončením modernizace všech 14 lokomotiv do roku 2024. Společnosti CZ LOKO se podařilo celou sérii modernizace urychlit a celá zakázka by měla být hotova ještě v letošním roce. První modernizované vozidlo již bylo Českým drahám předáno, v těchto dnech proběhne předání druhého a následně bude probíhat převážka všech dalších modernizovaných vozidel. Pokud vše půjde podle plánu, poslední modernizovaná lokomotiva řady 742 by měla být předána v prosinci tohoto roku.

Vozidlo po modernizaci splňuje všechny závazné normy EN, ČSN, TNZ, technické specifikace interoperability TSI a ustanovení příslušných vyhlášek UIC nutných pro uvedení drážních vozidel do provozu v České republice a na Slovensku. Modernizované lokomotivy jsou také vybaveny online monitoringem a diagnostikou a novou generací trakční a pomocné

Plzeň – Karlovy Vary pro ČD

České dráhy budou od prosince letošního roku dalších patnáct let zajišťovat provoz spěšných vlaků na lince Plzeň – Karlovy Vary. Cena za vlakokilometr je 137,27 Kč a roční rozsah kontraktu je skoro 824 tisíc kilometrů. Výběr

schválili radní Plzeňského a Karlovarského kraje. Provoz na lince bude zajišťován čtyřmi jednotkami RegioPanter. Od prosince roku 2026 provoz na trati posílí další dvě nové jednotky.

(luk)

Další dva Vectrony jsou doma



ČD převzaly v úterý 11. července další dvě elektrické vícesystémové lokomotivy Siemens Vectron od leasingové společnosti RSL. Jedná se o lokomotivy 193.568 a 193.569. Stroje byly krátce po převzetí uvedeny do provozu na plánovaných výkonech. V letošním roce se jedná o třetí a čtvrtý stroj ze 12 lokomotiv, které společnost RSL poskytne ČD v roce 2023. Do konce roku 2024 pronajme RSL národnímu dopravci celkem 50 lokomotiv. Další 50 strojů si objednaly České dráhy

přímo u společnosti Siemens Mobility.

České dráhy využívají lokomotivy Siemens Vectron k dopravě mezistátních i vnitrostátních vlaků. V současnosti je nasazují např. na vlaky Berliner do Berlína a Hamburku, na spoje Metropolitan do Budapešti nebo Valašských expres do Púchova a také na spojení do polské Varšavy a Terespolu. Ve vnitrostátní dopravě jezdí např. v čele vlaků Západní expres, Krušnohor nebo Slováký expres.

Text a foto (peš)

On-line odbavení - další služby

České dráhy zavádějí další novinky v on-line odbavení pomocí e-shopu nebo aplikace Můj vlak. Cestující nově mohou jednoduše přejít z plastové In Karty na virtuální a zakoupit si díky tomu slevové aplikace IN 25 a IN 50 za zvýhodněnou cenu. V aplikaci a na webu zákazníci nově uvidí i řazení osobních a spěšných vlaků, jízdenku lze uložit i do virtuální peněženky Apple Wallet a v 1. třídě vlaků SC Pendolino si lze objednat občerstvení současně s nákupem jízdenky.

S cílem dalšího rozvoje digitalizace České dráhy nově nabízejí svým

zákazníkům možnost snadného přechodu z plastových zákaznických karet na virtuální In Kartu. Přechod z plastové In Karty na virtuální je jednoduchý a cestující si následně mohou pořídit slevové aplikace IN 25 nebo IN 50 za zvýhodněnou cenu. Při přechodu stačí potvrdit osobní údaje z původní karty a převedou se také všechny aktuálně platné slevové aplikace a jízdenky. Virtuální karta má na rozdíl od té plastové neomezenou dobu platnosti. Cestující vidí všechny aplikace nahanané na virtuální In Kartě prostřednictvím aplikace Můj vlak.

(luk)

Spolupráce na preventivní kampani

Pod záštitou Ministerstva dopravy podepsaly Správa železnic, České dráhy a Drážní úřad memorandum o dlouhodobé spolupráci s cílem řešit neubývajících počty úrazů na železnici. Zároveň tak jejich představitelé symbolicky zahájili preventivní bezpečnostní kampaň, která přiblíží rizika nepozorného chování v blízkosti železnice. První část startuje na sociálních sítích, v létě se zaměří především na nebezpečné

chování mladé generace na železnici.

Za minulý rok se na železnici zdravilo celkem 453 nehod s následky na zranění osob a 238 lidí těmto zraněním podlehl. Z dostupných údajů přitom vyplývá, že mezi příčinami střetu s vlakem dominuje nerespektování pravidel ze strany chodců a řidičů. Statistiky rovněž ukazují, že počet úrazů osob ve věku do 26 let je nejvyšší za posledních 5 let.

(sž)



výzbroje. Původní podvozek i rám prochází také hlavní opravou a mnoha úpravami. Výkon spalovacího motoru 1000 kWh umožňuje maximální rychlost 100 km/h.

Dosažení mobilní části ETCS

V rámci koncepcce obnovy je řada 742 společně s řadou 750.7 vzhledově určena pro zajištění traťových výkonů

na tratích vybavených ETCS. Budou využívány např. pro zajištění vozby při napěťových výlukách, pro zajištění přepravy nehodových prostředků (nehodový vlak) a v neposlední řadě pro provozní dispozice a přepravy dopravce, případně další požadované výkony v nezávislé trakti.

Text a foto Emanuel Vittek

Rozhovor s majitelem vracovské Železnice 600 Zdeňkem Išem

Radost pro malé i velké

Stává se to již pravidlem, že na Mezinárodní den dětí pořádá ZO FSČR akci pro nejmenší fanoušky železnice. V letošním roce tomu nebylo jinak, a tak se všichni příznivci sešli 1. června ve Vracově na Železnici 600 na soukromém pozemku pana Zdeňka Iše, který zde již několik let tuto dráhu provozuje a každým rokem vylepšuje. Právě proto se nás schází každým rokem v hojném počtu, neboť každý, kdo tady již byl, si tuto akci nenechá ujít a těší se, co je nového. Na Den dětí se ve Vracově sešlo na 110 malých i dospělých příznivců železnice.

Počasí nám vyšlo výborné, občerstvení, jak pro malé, tak i jejich rodiče bylo zajištěno na velmi dobré úrovni. Pro úplně nejmenší fanoušky má na pozemku pan Iš další atrakce, jako je např. skákací hrad, kolotoč, trampolína, houpačky apod.

Železnici 600 ve Vracově jsme už popisovali v článku ZS před třemi lety v čísle 13-14/2020. Abychom se neopakovali požádali jsme majitele Zdeňka Iše o krátký rozhovor.

Jak se zrodila myšlenka postavit si na zahradě malou železnici?

Vlastně první, co mě napadlo, bylo postavit si takovou malou dráhu jen pro naši rodinu – pro radost a zkusit, jestli je jsem v domácích podmínkách schopen postavit něco, co bude jezdit, brzdit a svezte to sousedy a alespoň trochu to bude připomínat železnici, která mě provází a zajímá od dětských let.

Kdy se začala stavba realizovat a kdy vyjel první vlak od začátku stavby?

Začal jsem v roce 2007. První přišel na řadu přístřešek na lokomotivu a 20 m kolejí. Bylo pak nutné sehnat nějaká dvojkolí potřebného rozchodu, ze kterých se mohlo vycházet při výrobě. První stroj už v roce 2007 vyjel, takový lokotraktor, nebo drezína, původně s benzinovým motogenerátorem, ale

později byl také opatřen sběračem, protože pohodlí a nízká hlučnost elektrické trakce prostě zvítězila. Také úspěšná elektrifikace byla základním prvkem, který činí naši železnici výjimečnou.

Kolik jsi už musel do železnice investovat po celou dobu stavby a provozu?

Za ta léta už bude investován docela slušný obnos, ale spočítáno to přesně nemám. Investuje se neustále do vyšší bezpečnosti a pohodlí návštěvníků a také do vybavení a údržby areálu. U vozidel a techniky jsou to dost specifické součástky a díly, takže jejich cena je k tomu adekvátní, proto peníze jsou potřeba neustále. Provozní den je schopen vydělat a pokrýt náklady toho dne a někdy i něco zbyde, což opět investujeme do železnice.

Vyrábíš všechno sám? Kde stavíš a montuješ vozidla, koleje, návštěvníky... atd?

Veškerá výroba je v depu, respektive v takové jednoduché budově, kde jsou lokomotivy umístěny. Součástí depa je dílna, zvedáky, svářečky, všechno, co je potřeba k výrobě. Řekl bych čehokoliv, co na železnici potřebuji. Koleje se montují přímo na pražce na trati, montáž návštěvníků a dalších zabezpečovacích prvků kolejíště se sestrojí také v depu a na místě se jen zkompletují.

Proč jsi zrovna pořídil lokomotivu řady 362 a motorový vůz řady 810?

To je dobrá otázka. Jsou to totiž nejpopulárnější stroje české výroby mých mladých let. Přece 810 je nejběžnější stroj českých lokálek, nebo tedy byl. No a esa, peršingy začaly brázdit české tratě, když jsem jezdil do učení na SOU Železniční do Valtic. V Břeclavi to byla nádhera poslouchat ty tyristory. Pravda, dnes mi z nich už trochu bzučí hlava.

Mohl bys popsat funkci zabezpečovacího zařízení?

Zabezpečovací zařízení u nás funguje podobně, jako na dráhách SŽ. Používáme modelovou verzi, program, který je věrnou kopií systému ESA od AŽD. Není možné samozřejmě srovnávat míru bezpečnosti programu a všech návazných prvků u nás a na skutečné dráze. Tam je to úplně jiná úroveň bezpečnosti a spolehlivosti, ale taky za jiné peníze. Pro naše účely (rychlost jízdy, zábrzdění vzdálenosti a velikost kolejíště) je systém velmi bezpečný a dostatečně spolehlivý.

Jak tento tvůj koníček bere rodina nejbližší blíží?

Pro rodinu je to samozřejmě zátěž, ale všichni pomáhají a podporují. Manželka a děti pracují během provozních dnů a zajišťují občerstvení a servis pro návštěvníky. Další rodinní příslušníci



Majitel a provozovatel Železnice 600 Zdeňk Iš.

také pracují na železnici, a nejen během provozu, ale hlavně mimo něj. Příprava na provozní den vyžaduje mnoho hodin práce v celém areálu včetně zahrad.

Kolikrát máš za sezónu otevřeno pro veřejnost a kolik máš odhadem návštěvníků?

Za sezónu to vychází na 10 až 12 veřejných provozních dnů. Někdy mimořádnosti se občas objeví, ale víc bychom zatím nestihali připravit, protože všichni zúčastnění chodí normálně do práce. Rozhýbat tento dopravní kolos

do plného obsazení vyžaduje 15 až 18 osob. Počet návštěvníků se pohybuje v rozmezí 600 až 1000. Většinou to záleží na počasí.

Je možné si na Železnici 600 objednat soukromou akci?

Ve velmi výjimečných případech to možné je, ale nezbyvá na ně už mnoho času. S rodinou chceme mít taky občas trochu toho klidu.

Co zahraniční turisté?

Objevují se neustále. Nejčastějšími návštěvníky jsou fandové ze Slovenska, ale ukáže se tu například i turista z Ameriky.

Pořád buduješ a rozšiřuješ, můžeme ještě čekat další kousek navíc?

Bohužel, rozšiřovat už není moc kam, protože další sousedé, kteří byli ochotni prodat své části pozemků, zatím nejsou, proto nemá smysl zatím rozšiřovat vozový park, neměly by totiž kde jezdit. Hlavně je potřeba udržovat provozní vozidla všechna, co máme a to není vůbec jednoduché a stojí to spoustu času.

Díky za rozhovor a za naše nejmenší fanoušky a za ZO FSČR Veselí nad Moravou přejeme do dalších let mnoho najetých kilometrů a pořád tolik nadšených fandů do železnice.

Text a foto Martin Urbánek



Naše nejstarší elektrifikovaná trať Tábor – Bechyně slaví výročí 120 let Jihočeské nostalgické léto

V sobotu 24. června se na nejstarší elektrifikované trati u nás konala velká sláva. Dráha z Tábora do Bechyně totiž slavila 120 let od uvedení do provozu. Na trať vyjela legendární elektrická lokomotiva Elinka a připraven byl i pestrý kulturní společenský program. O prázdninách se může veřejnost těšit i na tradiční nostalgické jízdy s Elinkou a Bobinkou.

Dvacet čtyři kilometrů dlouhá trať mezi Tábořem a Bechyní patří k jihočeským unikátům. V provozu je od 21. června roku 1903 a stala se tak první železnici u nás, na které jezdily vlaky poháněné elektrinou. Sto dvacáté výročí této trati se se slavilo koncem června.

Léto na Bechyňce

Akce bude mít pokračování během celých letních prázdnin. „Oslava 120 let této trati bude velkým zážitkem pro všechny přítomné. Kdo však nestihl oslavu, může dorazit na už tradiční akci ‚Léto na Bechyňce‘. Milovníci železnice se mohou těšit každou prázdninovou sobotu, a navíc i v neděli 13. srpna na Křížkův elektrický motorový vůz Elinka a také na elektrické vlaky vedené

lokomotivou Bobinkou. Ty budou nasazeny na vybraných pravidelných spojích až do 26. srpna,“ říká Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu.

Ve vlacích tažených lokomotivou Bobinkou bude platit běžný tarif ČD. Jednosměrné jízdné ve zvláštních historických elektrických vlacích (Elinka) bude stát ve 2. třídě 200 Kč, pro děti od 6 do 15 let 100 Kč. Cesta v 1. třídě vyjde na 250 Kč, děti od 6 do 15 let zaplatí 200 Kč. Jízdenky na zvláštní historické elektrické vlaky jsou v prodeji v e-shopu ČD.

U vybraných stanic a zastávek na trati najdou cestující jednotlivá zastavení naučné stezky Bechyňka. Informační

tabule jsou doplněny mapami s vyznačenými turistickými cíli v okolí. Stačí si tak vybrat a vydat se na túru.

V Bechyni pak stojí za návštěvu opravená remíza (ta je otevřena od 9:00 do 15:30 hod. ve dnech 5., 12. a 19. srpna). Návštěvníci v ní najdou modelové kolejíště, lokomotivu „Koloběžku“ Národního technického muzea s rokem výroby 1905 a také malou výstavu se železniční tematikou. Vstupné je 30 Kč, děti do 6 let mají vstup zdarma.

Trať Bechyňka

Tato dráha se pyšní významným prvenstvím: Na žádné jiné veřejné trati na našem území nebyl elektrifikovaný provoz zahájen dříve. Hlavní zásluhu na vybudování má vizionář a vynálezce František Křížík.

Družstvo bechyňské dráhy se už koncem 19. století několik let marně domáhalo železničního spojení z Bechyně do Tábora. Ale teprve počátkem roku 1896 se sněm Království českého usnesl, že převezme záruku za stavbu této dráhy, která byla původně projektována pro parní provoz. První zkušební jízda byla vykonána po pouhém roce stavby 1. června 1903 a slavnostní jízda, která zahájila provoz na trati, proběhla 21. června 1903.

Provoz byl zajišťován zpočátku dvěma elektrickými motorovými vozy,



ke kterým v roce 1905 přibyl třetí a v roce 1908 čtvrtý. Tyto vozy byly později označeny jako EM 400 (001 a 002) a byly shodné konstrukce. Třetí a čtvrtý vůz (003 a 004) byly konstrukčně odlišné od předchozích dvou. Dodnes provozuschopný vůz s označením M 400.001 je od roku 1974 součástí sbírky Národního technického muzea.

Elinka

Pod romantickým jménem „Elinka“ se skrývá historický elektrický vůz řady M400.001 vyrobený v roce 1903 vagonkou Rinhghoffer v Praze na Smíchově a firmou českého elektrotechnického vynálezce Františka Křížíka. Z technického hlediska by se dal tento vůz přirovnat k malému zárazku. Vozová skříň byla vyrobena ze dřeva a byla

potažena ocelovým plechem. Vůz měl osvětlení, vytápění, přenosný telefon a na střeše bleskosvod.

Bobinka

Jméno „Bobinka“ nosí malá elektrická lokomotiva bývalé řady E 422.0 (dnes řada 100). Pojmenování Bobinka vzniklo podle označení pojezdu lokomotivy Bo'Bo' a jeho zdrobněním, aby se odlišila od rychlejších, silnějších a větších lokomotiv stejného uspořádání náprav s přezdívkou „Bobina“, které jezdily na hlavních tratích.

Více informací o akci a podrobné jízdné řady vlaků najdete na portálu Vlakem na výlet nebo na stránkách www.cdnostalgie.cz.

Text a foto Lukáš Kubát



Fotbalové akce FSČR v lednu až červnu

Začátek roku 2023 zahájily výběry FSČR turnaji Golden Tour v Ostravě a Českých Budějovicích.

Výběr FSČR – Cargo pod vedením Slávy Frolíka a Míly Káše absolvoval skupinu v Českých Budějovicích, kde po dobrých výkonech do posledního zápasu bojoval o postup do finálového turnaje. Nakonec z toho bylo 5. místo, což byl pro nově budovaný tým velmi dobrý výsledek.

Ostrava

Výběr FSČR – ČD odehrál svoje zápasy v Ostravě. Tým již od prvního výkopu dával najevo, že by se rád vrátil na první místo v turnaji ostravské skupiny. Po velmi dobrých výkonech na hřišti výběr FSČR svoji skupinu vyhrál a postoupil do finálového turnaje, který se bude konat v prosinci v Polsku.

Na snímku 1 Výběr FSČR - ČD

Stojící zleva: Roušar, Hamsa, Ptáček, Zeman, Vorel, Prinz, Urbanec. V předklonu zleva: Černochoch, Fröhlich, Vaňous, Kubeník, Pouzar.

V květnu naše výběry zavítaly na mezinárodní turnaje do španělské Mallorky a na neoficiální mistrovství Evropy železničářů do Srbska.

Mallorka

Los na Mallorce nám přisoudil ve skupině B sedm soupeřů ve věkové kategorii 35+.

Výsledky:

FSČR – Paris 36 (Francie) 1-0 Víteček , Oldo la Gente (Itálie) 1-0 Vaňous, Policia Antrax (Španělsko) 4-0 Černochoch 3x, Víteček, Essex Policia (Anglie) 6-0 Černochoch 2x, Urbanec 2x, Fröhlich, Kubeník, Policia Lokal Palma (Španělsko) 0-0, Lexlazio Bukurešť (Rumunsko) 1-1 Vaňous, Kyiv Academy (Ukrajina) 1-0 Vaňous.

Osmifinále:

FSČR – IPA Maribor (Slovinsko) 3-0 Vaňous 2x, Černochoch.

Čtvrtfinále:

FSČR – Ministra BIH (Bosna a Hercegovina) 2-1 Vaňous, Víteček.

Semifinále:

FSČR – ACS Bukovina Vaslui (Rumunsko) 0-2.

O třetí místo:

FSČR – Policie ČR 2.2 penalty 2-3 Vaňous 2x.

Po výborných výkonech v celém turnaji na nás zbylo neoblíbené 4. místo.

V kategorii 35+ se zúčastnilo 35 mužstev. Celkově hrálo na turnaji v Santa Ponce v osmi kategoriích 230 fotbalových týmů z celého světa.

Na snímku č. 2 výběr FSČR s pohárem za 4. místo.

Stojící zleva: Širková, Bock, Pouzar, Vondrovič, Víteček, Votroubek, Chaloupka, Vaňous.

Klečící zleva: Černochoch, Urbanec, Prinz, Fröhlich, Kubeník, Zeman, Káš, Jeřábek.

Foto č. 3 je ze zahájení turnaje, foto č. 4 - momentka ze zápasu s Anglií.

Srbsko

19. května 2023 náš tým po dlouhé cestě autobusem zavítal do hlavního města Srbska Bělehradu - foto č. 5.

Snímek č. 6 přibližuje zahájení turnaje.

Los turnaje proběhl na zahájení a určitě nám ve skupině A – Maďarsko, Belgie, Španělsko ve skupině B – se utkaly týmy Itálie, Anglie, Dánska, Francie.

Výsledky FSČR

Skupina:

FSČR – Španělsko 2-0 Urbanec, Picka

FSČR – Belgie 3-0 Vesecký, Fröhlich, Urbánek.

FSČR – Maďarsko 0-1

Semifinále:

FSČR – Dánsko 0-0 PK 4-3 rozh. penalta - Kubeník.

Finále:

FSČR – Maďarsko 2-0 Fröhlich 2x

Vítězný tým FSČR na snímku č. 7.

Stojící zleva: Trojan, Hamsa, Hynek,

Urbánek, Víteček, Kubeník, Macák, Frolík, Pouzar, Vondrovič.

Klečící zleva: Urbanec, Brhlík, Fröhlich, Vlasák, Vesecký, Picka, Neuberger, Zeman.

Foto č. 8 je ze slavnostního zakončení turnaje s pohárem za 1. místo a cenou za nejlepšího hráče turnaje, kterým se stal René Fröhlich.

Polsko

21. června jsme vyjeli autobusem na cestu do polského města Borne Sulinowo, kde se konal pravidelný fotbalový turnaj, pořádaný polskými kolegy. Turnaje se zúčastnilo 21 fotbalových týmů.

Naše mužstvo bylo nasazeno do skupiny E a našimi soupeři se stali IC Poludniowy a CS.

Výsledky:

FSČR – IC Poludniowy 2-0 Vorel J., Picka.

FSČR – CS Cargo Polské 1-1 Urbánek.

2. místo ve skupině – celkově 9. místo.

Na snímku č. 9 je tým FSČR: Stojící zleva: Pouzar, Vorel Zb., Urbánek, Černochoch, Víteček, Johanides, Ptáček, Brhlík, Bock, Capil.

Klečící zleva: Hamsa, Kubeník, Vorel J., Veselka, Vlasák, Fröhlich, Picka, Káš.

Text a foto Vladislav Pouzar



Mistrovství ČR v netradičním triatlonu a Spálov 2023

České dráhy, ČD Cargo a Federace strojvůdců ČR pořádají v neděli 3. září Mistrovství České republiky železničářů v netradičním triatlonu - XXXVI. LOKOMUŽ 2023 a XXXII. Memoriál Edy Vraštily.

Účastníci absolvují tři disciplíny (triatlon) v těchto objemech: 300 m plavání, 40 km jízda na kole, 10 km běh, měří se celkový čas. Místo startu: přehrada Fojtka, Mníšek u Liberce (6 km od Liberce). Závod proběhne v kategoriích: M – do 40 let, V – nad 40 let (rozhoduje datum konání závodu), F – ženy. Časové limity: plavání do 10:30, kolo do 13:30, běh do 15:30. Odstoupení ze závodu je nutno nahlásit pořadateli.

Registrace před startem a předání kol do depa končí v 9:00 hod. Pořadatel vyžaduje ochrannou cyklistickou prilbu pro jízdu na kole.

Přihlášky do 25. srpna přijímá Pavel Semecský – Hybernská 13, Praha 1, 110 00, telefon: 773 008 910, e-mail: semeckypavel@seznam.cz

Soutěže se může zúčastnit každý zaměstnanec a rodinný příslušník zaměstnance ČD, ČD Cargo. Startovní čísla: bude startujícímu přiděleno před zahájením závodu. Zdravotní dozor: zajistí pořadatel.

Občerstvení v průběhu závodu zajistí pořadatel nápoje (čaj, ionty). Šatna bude v prostoru startu a cíle.

Vyhlášení výsledků proběhne přibližně od 17:00 v Hotelu Petra v Liberci. Každý účastník obdrží diplom, vítěz pohár, první tři v každé kategorii obdrží cenu.

Pořadatel případně zajistí pro zájemce ubytování od 2.9 do 4.9.2023. Zájemci o pořadatelskou a rozhodčí službu se přihlásí: Pavel Semecský tel. 773 008 910 a Ivan Nevrlý tel. 607 601 927. Každý účastník startuje na vlastní nebezpečí!

Hlavní pořadatelem je prezidium FSČR ve spolupráci s akciovými společnostmi ČD a ČD Cargo. Akce je financována z Centralizovaných prostředků sociálního fondu ČD, ČD Cargo.

Pavel Semecský, člen prezidia FSČR a ředitel závodu
Ivan Nevrlý, hlavní pořadatel

V sobotu 26. srpna 2023 se uskuteční již 23. ročník amatérského dálkového běhu a 22. ročník dálkového pochodu Tanvald–Spálov, který pořádají akciové společnosti České dráhy a ČD Cargo, a Federace strojvůdců České republiky.

Hlavní pořadatelem akce je profesní odborová organizace FSČR, dalšími partnery jsou Obec Jesenný a Město Tanvald.

Délka běžecké trati i pochodu je 18,6 km. Start běhu se uskuteční v 10:00 hod. na tanvaldském vlakovém nádraží. Start pochodu je v 9:45 až 10:15 hod. Tamtéž se také od 8:30 do 9:45 hod. koná prezentace účastníků.

Trasa trati je značena na silnicích oranžovým sprejem a na lesních stezkách pentlemi a z tanvaldského vlakového nádraží je dále vedena přes Popelnice, Svárov, Velké Hamry, Plavy, Lhotku, zámek Návarov, Jesenný, Bohuňovsko, závěr

údolím Kamenice po červené turistické značce až do Spálova. Cíl se nachází v prostoru mezi železniční zastávkou a restaurací Na Spálově.

Program v cíli: 12:45 až 13:15 vyhlášení výsledků vytrvalostního běhu, poté je možnost zúčastnit se pietního aktu u pomníčku obětí železniční nehody. Věcné ceny budou připraveny pro první tři v běžeckých kategoriích.

Každý účastník startuje na vlastní nebezpečí! Kontakt na pořadatele: Pavel Semecský, tel. 773 008 910, e-mail: semeckypavel@seznam.cz

Akce je pořádána pro všechny zaměstnance ČD, ČD Cargo a jejich rodinné příslušníky a je hrazena z centralizovaných prostředků sociálního fondu ČD, ČD Cargo a zároveň je i akcí veřejnou.

Pavel Semecský, člen prezidia FSČR a ředitel závodu
Andrea Vlachovská, hlavní rozhodčí

(Vý)letní úterky a čtvrtky s Cyklohráčkem

Turistický vlak Cyklohráček si i v tomto roce na prázdniny připravil speciální jízdy do zajímavých destinací nejen ve Středočeském kraji. Do 24. srpna mají cestující každé úterý a čtvrtek možnost vydat se s námi na výlet do míst, kam tato speciální vlaková souprava plná hraček, her a balonků běžně nejedí. Těšit se mohou na 14 speciálních výletů. Na palubě vlaku se setkají jak s našimi hrajevodoucími, kteří mají především pro děti připravené upomínkové předměty nebo hry, ale samozřejmě je i služba ČD Minibar, jež nabízí základní sortiment občerstvení.

Ve výletním vlaku Cyklohráček neplatí žádné speciální jízdné. Vláček pro malé i velké výletníky stále jezdí za standardní tarif Pražské integrované dopravy (PID) či tarif Českých drah (ČD).

Ve vlaku lze taktéž uplatnit jízdní doklady Systému jednotného tarifu One Ticket. Jízdné PID platí ve vlaku jak v podobě předplatních papírových nebo elektronických kuponů, tak v podobě jízdních dokladů PID pro jednotlivou jízdu, a to vždy podle jejich časové a pásmové platnosti.

Jízdenky PID lze zakoupit přes mobilní aplikaci PID Lítačka. Jízdy doklady ČD si můžete zakoupit prostřednictvím mobilní aplikace Můj vlak, ve stanicích u pokladny nebo u vlakvedoucího, pokud nastupujete tam, kde pokladna není.

Více informací přinášíme na našem webu <https://pid.cz/letni-vylety-s-cyklohrackem-2023/>.

Kam Cyklohráček v srpnu vyrazí?

1. 8. Praha hl. n. – Čerčany – Sázava – Český Šternberk zast. – Kácov
3. 8. Praha hl. n. – Beroun – Příbram – Březnice – Rožmitál pod Třemšínem
8. 8. Praha hl. n. – Vrané n. Vlt. – Týnec – Čerčany
10. 8. Praha hl. n. – Kladno – Lužná u Rakovníka – Rakovník – Křivoklát – Roztoky u Křivoklátu
15. 8. Praha hl. n. – Neratovice – Mladá Boleslav hl. n. – Bezděz – Doksy
17. 8. Praha hl. n. – Český Brod – Nymburk město – Kopidlno – Jičín
22. 8. Praha hl. n. – Vrané n. Vlt. – Mníšek pod Brdy – Dobříš
24. 8. Praha hl. n. – Kladno – Lužná – Rakovník

Filip Drápal, Oldřich Buchetka

**Společenská rubrika**

Své 75. narozeniny oslavil 15. května 2023 člen FSČR ZO Trutnov, strojevodce na penzi **Libor „Bočan“ Davídek**. Pevné zdraví, životní pohodu a „Ať jde list“ přejí vášnivému mariáškovi jeho trutnovští kolegové. Za všechny Brutus.



Dne 19. května 2023 oslavil své 85. narozeniny člen FSČR ZO Trutnov staropacký strojevodce na penzi **Josef Bartoň**. Do dalších let přejeme Pepovi pevné zdraví a životní pohodu. Za všechny Olda Planík a Brutus (foto).

Své 75. narozeniny oslavil 30. května 2023 člen FSČR ZO Trutnov, staropacký strojevodce na penzi **Jan Honěk**. Pevné zdraví a životní pohodu do dalších let přejí kolegové. Za všechny Olda Planík a Brutus.

K poslednímu červnu roku 2023 odešli na zasloužený odpočinek po celoživotní práci u ČD opavští strojevodci pánové **J. Uvíra, J. Musila** a **H. Kučera**. Chlapům přejeme hlavně pevné zdraví a spoustu radostí do dalších let. Členové a výbor FS Krnov.



V červnu jsme se v Bohumíně rozloučili s naším kolegou **Jaromírem Michalkem**, kterého jsme řádně vypravili do důchodu. Do dalších let mu přejeme hlavně pevné zdraví.

V měsíci červnu se do klubu šedesátníků přidal náš člen a kolega strojevodce ČD pan **Libor Tománek**. Přejeme mu ještě mnoho šťastných let a pevné zdraví. Výbor a členové ZO FS Jihlava.

V měsíci červnu máme hned dva oslavence. Jubileum 40 let hravě zvládl náš kolega strojevodce, chlap mnoha zájmů **Jiří Szmaraowski** a o dva roky více stejně hravě, tedy šedesátku, náš **Jarda Siedlaczek**, bývalý člen výboru naší ZO, taky strojevodce z trineckého pracoviště CDC. Chlapi, tak vám oběma přejeme hodně štěstí zdraví a ať se ve všem daří. ZO Jablunkov.

Dne 30. června ukončil dojezdem vlaku 278 k nástupišti žst Břeclav strojevodce pan Břeclav pan **Vladimír Košár** své celoživotní působení u ČD. Na nástupišti na něj čekala nejen jeho rodina, ale i kolegové strojevodci, kteří mu připravili malé slavnostní rozloučení s aktivní kariérou strojevodce, ale i bývalí kolegové, ti ho přivítali v řadách emeritních strojevodců.



V červenci slavil náš kolega **Miroslav Miczko** své jubileum šedesát let, všichni kolegové z Bohumína mu přejí pevné zdraví, hodně štěstí a mnoho dalších spokojených let.



Dne 7. července 2023 oslaví krásných kulatých 50 let kolega strojevodce pan **Pavel Doleček** ze ZO FS Šumperk. Pavel odmaturoval v roce 1991 na šumperské průmyslovce obor elektrická trakce

v dopravě a nastoupil k EŽ Praha jako elektromontér. V roce 1993 nastoupil do PARS Šumperk (dnes Škoda) jako elektromechanik. Poté již v roce 2009 vysněný začátek v depu Šumperk. Tady pracuje dodnes a přes motorovou trakci, kde začínají všichni Šumperáci, se vypracoval až na rychlíkovou vozbu do Brna.



Výbor ZO FS Šumperk a všichni členové mu přejí pevné zdraví, štěstí v práci i v soukromém životě, a hlavně mnoho kilometrů napříč Moravou bez nehod a jakýchkoliv technických problémů. Samozřejmě k tomu dostatek volného času na oblíbené cestování po naší krásné zemi a následující relax na chalupě!

Do zaslouženého důchodu odešli pan **Miloš Pokorný** (společnost ČD Cargo), a to 18. července, a pan **Luděk Jokš** (společnost ČD a. s.) 21. července. Přejeme mnoho zdraví a štěstí! Členové a Výbor ZO FS Nymburk.

Dne 24. července oslavil šedesáté narozeniny opavský strojevodce a dobrý kamarád pan **Pavel Huška**. Do dalších let hodně úspěchů a štěstí v profesním i soukromém životě přejí členové a výbor FS Krnov.

Dne 26. července slaví své životní jubileum 70 let náš člen a kolega na zaslouženém odpočinku pan **Karel Novotný**. Přejeme mu pevné zdraví, a ještě mnoho spokojených let. Kolegové a celá ZO FS Nymburk.

Opustili nás

Dne 7. května nás navždy opustil po opakované těžké nemoci kolega pan **Jiří Šlahor**, strojevodce ČD Cargo Most ve výslužbě, a to v nedožitých pouhých 67. letech. Jiří byl dlouholetým členem výboru, v porevoluční době i předsedou organizace. Byl také dlouholetým členem revizní komise ZO Most.

Jirka byl dobrým kamarádem a mašinkářem. Kdo jste ho znali, prosím věnujte mu krátkou vzpomínku.

Kolegové, kamarádi a členové výboru mostecké organizace.

Rodina, přátelé a spolupracovníci ze „Železničního pekla ČSD / ČD“ vyprovodili v sobotu 1. července na cestu do železničního nebe pana **Ing. Václava Padevěta**. Kariéru na železnici začal jako strojevodce v depu na „středu“, po dokončení VŠ pracoval v různých THP funkcích v bývalém LD Praha Libeň až po přednostu depa. Slučování pražských dep znamenalo přesun do budovy „Na Nábřeží“, na Generální inspekci ČD, do funkce ředitele jednoho z odborů GI. Profesní kariéru zakončil fotbalovou duší spartan na Dražním úřadu. Rozloučení se konalo v kostele sv. Gotharda v Českém Brodě.

Miroslav Zikmund



Dne 16. července nás opustil po dlouhé těžké nemoci ve věku nedožitých 77 let bývalý kolega pan **Vladimír Zindulka**, strojevodce ve výslužbě a člen ZO FS Šumperk. Celý svůj profesní život strávil na motorové osobní

vozbě našeho regionu. Za každých okolností usměvavý a s dobrou náladou! Všichni, kdo jste ho znali, věnujte mu tichou vzpomínku.

Výbor ZO FS Šumperk

Výlet poličské základní organizace k pomníčku v Krouně

ZO FS Polička uspořádala 23. června akci „Výlet k pomníčku v Krouně, 28. ročník“. Na tomto místě došlo před osmdesáti lety, 24. června 1995 k tragické železniční nehodě při níž zahynulo 19 osob. Mezi oběťmi tohoto neštěstí byl i náš kolega a velký kamarád, strojevodce Josef Kučera.

Každoročně se u pomníčku scházíme, abychom společně uctili památku obětí této smutné události. Také letošního setkání se zúčastnila rodina Kučerova, z Prezidia FSČR Pavel Semecký a Jiří Šafařík, za vedení RPP Česká Třebová přednosta David Vavroušek.

Dále pak přijeli kolegové z České Třebové, Pardubic a Chocně. Účastníci tohoto setkání jsou zachyceni na společné fotografii od Josefa Boušky z Poličky.

Text a foto **Josef Bouška, FS Polička**



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojevodců České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz
 Registrováno MK ČR E 5761 (MÍČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Redakce a DTP 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: 773 008 914. E-mail: zajmystrojevodce@fscr.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adrese redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). 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

