

● **Velká obnova vjezdové části Centra údržby Praha jih ... str. 2** ● **Zvednuté závory a červená světla? Na přejezd se nesmí ... str. 2** ● **„Úzká“ mašinka se vrátila na Osoblažku ... str. 2** ● **Litoměřickému tunelu je 150 let, dnes ho využívají motorkáři ... str. 3** ● **Parní víkend nebo Setkání drezín a Hektorů ... str. 4** ● **Společenská rubrika ... str. 4** ●

číslo 6

31. března 2024
ročník 77



Zájmy strojvůdce

“VLASNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Flexibilní novela zákoníku práce, část 1. Letošní právní novinky

V roce 2023 proběhla novela zákoníku práce (ZP), kterou byly provedeny například změny v oblasti práce na dálku (home office), změny u dohod o provedení práce (DPP) a dohod o pracovní činnosti (DPČ), informační povinnosti zaměstnavatele vůči zaměstnanci, možnost činit některé úkony v pracovních právních vztazích elektronicky, došlo ke vzniku nároku na placenou dovolenou u DPP a DPČ a v neposlední řadě došlo ke změně pravidel u týdenního odpočinku.

Pro nadcházející rok plánuje Ministerstvo práce a sociálních věcí v ZP další výrazné změny. Účelem zamýšlených změn je zvýšení pružnosti pracovního trhu, proto je připravován záměr nazvaný Flexibilní novela ZP.

Federace strojvůdců České republiky se aktivně účastní diskuse o podobě Flexibilní novely. Proto vás můžeme informovat jednotlivých úpravách, které jsou zvažovány. To však neznamená, že v této podobě budou skutečně přijaty.

Sloučení výpovědních důvodů

Současný ZP u výpovědi z důvodu dlouhodobé pracovní neschopnosti rozlišuje, zda této pracovní neschopnosti bylo dosaženo z důvodů, které mají původ ve výkonu práce (pracovní úraz, onemocnění nemocí z povolání nebo pro ohrožení touto nemocí, anebo dosáhl-li zaměstnanec na pracovní určení rozhodnutím příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví nejvyšší přípustné expozice) či nikoliv. Pokud původ dlouhodobé

pracovní neschopnosti spočívá ve výkonu práce, náleží zaměstnanci odstupné ve výši 12 příjmů. Pokud naopak důvod dlouhodobé pracovní neschopnosti pracovní činností není zapříčiněn, zaměstnanci odstupné nenáleží.

Roční odškodnění

Podle diskutovaného návrhu by tyto výpovědní důvody měly být nově sloučeny do jednoho společného výpovědního důvodu, který by zahrnoval veškeré výpovědní důvody spočívající v dlouhodobé zdravotní nezpůsobilosti. Příčina vzniku pracovní neschopnosti by již nebyla rozhodující pro posouzení, zda zaměstnanci vznikl nárok na 12násobek příjmu. Odpadlo by tak riziko nesprávného vyhodnocení příčiny dlouhodobé pracovní neschopnosti.

Zaměstnanci by v případě výpovědi z důvodu dlouhodobé zdravotní nezpůsobilosti vznikl vůči zaměstnavateli nárok na odškodnění (nikoliv

odstupné) ve výši 12 měsíčních příjmů, která by byla zaměstnavateli refundována ze strany pojišťovny.

V případě výpovědi podle § 52 písm. d) z důvodu ohrožení nemocí z povolání nebo dosažení nejvyšší přípustné expozice, by však i nadále náleželo zaměstnanci odstupné podle § 67 ZP ve výši 12násobku (v těchto případech by nešlo o odškodnění pracovního úrazu ani nemocí z povolání).

Výhodnější řešení

Navrhované řešení je pro zaměstnance finančně výhodnější, a to i v porovnání se současným zněním kolektivní smlouvy u ČD, která u výpovědního důvodu dle § 52 e) ZP (tj. bez příčiny ve výkonu práce) poskytuje zaměstnanci nárok na odstupné stupňované podle kritéria odsouzených let či dosaženého věku, nejvýše však ve výši 12násobku příjmu. Nová úprava by však zejména měla zaměstnancům poskytnout určitou jistotu, že v případě dlouhodobé ztráty pracovní způsobilosti bez ohledu na jeho příčinu nezůstanou zcela bez prostředků.

Štěpán Řiháček,
smluvní advokát FSČR

Pak přišly SMS od přátel, kteří vědí, že jsem strojvedoucí Těm, co zůstávají doma

Tragická smrt našeho kolegy Dalibora Žáka, jen tak z paměti nikomu nezmiž. Zcela po zásluze se jí obsáhle věnovalo třetí číslo našeho časopisu. Smrt tak mladého člověka vždy zasáhne, zvláště, když je to smrt naprosto zbytečná. Taková, se kterou nic nenaděláte a nemáte nejmenší šanci na tom cokoli změnit. Nikdo si nedovede představit poslední vteřiny před nárazem... A asi ani nechce.

Nemohu si při této příležitosti nevzpomenout na kolegu Libora Kovářku, který měl před lety smrtelnou nehodu, když v noci vedl poštovní vlak z Prahy do Ostravy. Mezi Mohelnicí a Moravičany narazil v plné rychlosti do stojícího uhlého vlaku, který tam stál díky šlendriánskému přístupu ke službě jednoho z výpravčích.

Na jeho poslední službě jsme se míjeli ve stanici Zábřeh na Moravě. Jak by mne tenkrát mohlo napadnout, že za deset minut bude Libor mrtvý...

Nekonečná doba

Proč to zmiňuji. Velmi brzy po této nehodě mi začaly chodit SMS od přátel, kteří ví, že jsem strojvedoucí – média jméno oběti neuvěděla. Chtěli se ujistit, že jsem to nebyl já. Jistě jsem nebyl sám, komu takové SMS přátele, nebo rodina posílali. Určitě to zažila velká většina z vás, co kolem Ostravy pravidelně vedete své vlaky. Jeden z mých kamarádů má syna, strojvůdce, který na dotčené trati velmi často jezdí. Popisoval mi, jak s manželkou

zůstali jak opeření, když se o této nehodě dověděli. Okamžitě samozřejmě synovi volali a doba, než telefon zvedl, se mu zdála naprosto nekonečná a zestárl během těch několika málo vteřin snad o několik let.

Ano, nehoda se může stát hned. Jakákoli nehoda. Budete tím nejsvědovějším řidičem na silnicích. Budete dbát na všechna nařízení, a přesto vás ve městě smete řidič, který pojedje z vedlejší silnice. Nedá vám přednost, jede asi tak osmdesátkou a nadýchá x promile. Tomu prostě nezabráníte

Přesně a jasně

Samozřejmě, že u každé takové nehody vás napadne - neznal jsem ho? Měl rodinu? Kdo na něj doma čekal. Jaké měl plány pro zítřejší den? Tohle vás nemůže nenapadnout, na tohle musíte myslet, nepustíte to z hlavy. Jedete do práce a vinou někoho, je to vaše směna poslední.

Barbary Cernanové, manželky astronauta Eugena Cernana, který letěl

na Měsíc v lodi Apollo 17, se novináři ptali: „Co říkáte tomu, že váš manžel poletil na Měsíc?“

Paní Cernanová, která byla, co se týče různých setkání s novináři již velmi ostřílenou ženou, mimochodem let Apollo 17 byl již třetím letem jejího manžela, brilantně odpověděla: „Co na to říkáte? Zkuste si zůstat doma!“

A o tom to je. Nikdo nemohl udeřit přesněji na hlavičku hřebíku přesněji a důrazněji než ona.

Hold ženám a maminkám

Chtěl bych těmito řádky vzdát hold těm ženám a maminkám, které trpělivě čekají, až se jim jejich manžel či syn vrátí domů. Určitě to nemají jednoduché. Stejně, jako čekal na zvednutí telefonu svého syna můj kamarád, čekali jistě některé z těchto žen netrpělivě také. Nedokážu a ani si nechci představit, co musí zažívat lidé, kteří se nedočkají toho, že by jim jejich telefon někdo zvednul...

Evžen Mikolajek

Srazil se s vlakem, stíhán nebude



Usnesení o podmíněném zastavení trestního stíhání vydala žalobkyně v únoru. „Současně byla obviněnému stanovena povinnost složit částku ve výši 50.000 Kč na pomoc obětem trestné činnosti, a dále povinnost podrobit se v průběhu čtyřleté zkušební doby vhodnému terapeutickému programu pro řidiče motorových vozidel. Usnesení nabylo právní moci 5. března 2024,“ uvedlo okresní státní zastupitelství.

Osobní vlak se s nákladním vozem srazil loni 5. června ráno. Provoz na jednokolejné regionální trati 303 mezi Holešovem a Bystricí pod Hostýnem na Kroměřížsku byl po nehodě zhruba devět hodin zastavený. Vlak Regionova při nehodě vykojil třemi nápravami ze

čtyř. Po srážce s nákladním autem, které se převrátilo na bok, byl výrazně poškozený. Majetková škoda na vlakové soupravě byla podle policie vyčíslena na 3,8 milionu korun a na železnici na 250.000 korun.

Havárie se stala na přejezdu v Dobroticích, místní částí Holešova, který zabezpečují pouze výstražné kříže. Několik nehod se tam stalo už v minulosti. Ve vlaku před srážkou s nákladním vozem cestovalo zhruba 50 lidí. Devět zraněných při nehodě převezly sanitky do nemocnic v Kroměříži a ve Zlíně. Jejich zranění byla většinou lehká.

(čn), foto HZS ZK

SŽ loni navýšila příjmy

Správní rada Správy železnic schválila 22. března účetní závěrku organizace za rok 2023, který se nesl ve znamení modernizace důležitých traťových úseků a železničních uzlů, stejně jako rekonstrukce desítek nádražních budov. Na hospodaření mělo pozitivní vliv zvýšení výnosů z nemovitostí o více než 100 milionů korun. Naopak se podařilo snížit mzdové náklady, úsporu ve výši 130 milionů korun pak přinesla nižší spotřeba plynu a elektřiny.

„SŽ kromě nutných provozních úspor pokračovala ve vysokém tempu investic. Na modernizaci vynaložila 39 miliard korun, dalších téměř 21 miliard šlo na opravy a údržbu tratí,“ uvedl ministr dopravy Martin Kupka.

Z koridorových úseků skončila modernizace z Brna do Blanska, z Ústí nad Orlicí do Brandýsa nad Orlicí, z Velimi do Poříčana nebo v Praze mezi Smíchovem a Radotínem. V poslední jmenované stanici se navíc otevřela pro veřejnost nová nádražní budova.

K získávání potřebných finančních prostředků využívá SŽ moderní způsoby financování, například úvěr od Evropské investiční banky. Pokročila rovněž příprava PPP projektů. „Se zapojením soukromého kapitálu poprvé počítáme při financování výstavby železnice na letiště. Už jsme vybrali konsorcium poradenských firem, jejichž zkušenosti nám pomohou při hledání koncesionáře tohoto PPP projektu,“ říká generální ředitel SŽ Jiří Svoboda.

Další Vectrony ČD jsou již v Praze

Začátkem března přebírali technici ČD trojici dalších moderních lokomotiv Siemens Vectron od leasingové společnosti RSL. Půjde již o 33., 34. a 35. lokomotivu poskytnutou touto firmou. RSL má letos poskytnout ČD celkem 22 nových lokomotiv Siemens Vectron. Celkový počet strojů na konci roku stoupne na 50 od RSL, 10 poskytuje firma ELL a jeden Vectron patří přímo ČD.

Od roku 2026 ho začne doplňovat dalších 50 rychlých lokomotiv Siemens Vectron na rychlost 230 km/h, které si objednaly ČD přímo u výrobce. Tyto stroje se uplatní i v dopravě jednotek ComfortJet a budou schválené pro provoz v Česku, Německu, Polsku, na Slovensku, v Maďarsku a Rakousku.

Lokomotivy Siemens Vectron jsou vybaveny a připraveny na provoz pod dohledem zabezpečovacího systému ETCS, který má být od roku 2025

povinný na vybraných úsecích českých koridorů a lokomotivy ho budou využívat i na některých zahraničních tratích. Nyní přebírané lokomotivy mají maximální rychlost 200 km/h a výkon více než 6 000 kW. Moderní technika umožňuje při brzdění nebo jízdě po spádu využívat rekuperaci a snižovat tak náklady na energii.

České dráhy provozují lokomotivy Siemens Vectron na vnitrostátních a mezistátních spojích od Flensburgu na severu Německa po Budapešť, od Františkových Lázní po Žilinu a zajíždí také do polské Varšavy. Mezi spoje, které tyto moderní stroje dopravují, patří například vlaky Berliner, Metropolitan, Ostravan, Západní expres, Krušnohorský nebo Slovácký expres.

Poslední tři přebírané stroje mají řadu 193 podle německé registrace a čísla 975, 976 a 977. (peš)

Velká obnova vjezdové části Centra údržby Praha jih Miliardy do Michle

Výměna 21 výhybek, 3 kilometrů kolejí a 5,5 kilometrů trakčního vedení bude provedena při letošním komplexní modernizaci vjezdové části Centra údržby Praha jih v pražské Michli. Jedná se o dosud největší modernizaci rozlehlého areálu, který čekají celkové investice ve výši několika miliard korun.

„Centrum údržby Praha jih je nejdůležitějším místem pro péči o elektrické příměstské vlaky v rámci PID a také o dálkové soupravy, které z Prahy vyjíždějí. Staráme se tu o Pendolina, Railjety a budeme zde pečovat o ComfortJety. Proto pokračujeme ve velké obnově a dostavbě celého areálu, který zahrnuje komplexní výměnu stávajících kolejí, modernizaci současných hal a provozů, jako například myčky, a také výstavbu nové čtyřkolejné haly pro údržbu dálkových vlaků. Během několika let chceme v tomto největším českém centru pro údržbu vlakových souprav investovat přes 5 miliard korun,“ říká náměstek generálního ředitele ČD pro servis Michal Kraus.

Životnost, spolehlivost, bezpečnost

V letošním roce se uskutečňuje velká obnova vjezdové skupiny. Ta sama o sobě představuje velkou železniční stanicí o třinácti kolejích, kam přijíždějí vlakové soupravy z pražského hlavního nádraží a Vršovce k další údržbě a úklidu v areálu Střediska údržby Praha

jih. Během modernizace bude vyměněno 21 výhybek, zhruba 3 kilometry kolejí a 5,5 kilometrů trakčního vedení.

K obnově bude použitý moderní svršek typu S49 s pružným upevněním kolejnic a s betonovými pražci pod výhybkami. Toto provedení svršku má velkou životnost a zajišťuje dlouhodobou spolehlivost a bezpečnost provozu. Součástí obnovy bude také výměna bran a podpěr trakčního vedení. Všechna pevná zařízení elektrického trakčního vedení již budou připravena pro konverzi na napájecí systém 25 kV 50 Hz AC v pražském uzlu. Při obnově se vymění také prvky zabezpečovacího zařízení, osvětlení s novými LED svítidly a uskuteční se výměna veškeré kabeláže. Dodavatelem modernizace je společnost Strabag Rail. Hodnota investice Českých drah je 258,658 milionu Kč a její rozsah si vyžaduje úplnou výlukou celé vjezdové skupiny Centra údržby Praha jih od 11. března do 14. prosince 2024. To sebou nese rozsáhlá opatření v technologii přístavby vozidel k údržbě a provozu Českých

drah v pražském železničním uzlu.

Umyjí 30 000 vozidel

Současná investice navazuje na 1. etapu obnovy vjezdové skupiny a další opravy realizované v loňském roce, kdy došlo v celém areálu k výměně 23 výhybek a 1 500 metrů kolejí. V dalších letech se plánuje rekonstrukce myčky, která patří k nevytíženějším v České republice a od svého uvedení do provozu v roce 2007 umyla více než čtvrt milionu skříní železničních vozidel. Nová myčka bude mít kapacitu až 30 000 vozidel ročně a zahájení prací na její rekonstrukci se předpokládá ještě letos. V SU Praha jih se uskuteční také komplexní modernizace zabezpečovacího zařízení, výstavba trakční měřiny, výstavba nových sanitárních kolejí a především stavba nové čtyřkolejné haly pro údržbu jednotek ComfortJet.

Středisko údržby Praha jih je největší areál pro údržbu vlakových souprav v České republice. Nachází se v něm přes 45 kilometrů kolejí, skoro 200 výhybek a téměř 30 kilometrů trakčního vedení. Pečuje se tam o 70 jednotek CityElefant, o Pendolina, Railjety a několik stovek osobních vozů.

Text a foto (peš)

Zvednuté závory a červená světla? Na přejezd se nesmí Vysvětlení zabezpečení křížení

Automatická železniční přejezdová zabezpečovací zařízení jsou ovládána prostřednictvím kolejových obvodů nebo počítačů náprav. Každé zařízení má v koleji přibližovací úsek, kterým se spouští výstraha na přejezdu a začne probíhat tzv. předzváněcí doba, než se spustí závorová břežna.

Zminěná předzváněcí doba slouží k tomu, aby nejdříve a nejpomalejší silniční vozidlo opustilo bezpečně přejezd a je závislá také na traťové rychlosti úseku tratě na kterém, se přejezd nachází. Druhým úsekem je anulační úsek na přejezdu, který je dnes prakticky nahrazen elektronickým bodovým systémem. Součástí přejezdu je také vzdalovací úsek, ve kterém je kontrolováno, že vlak nebo drážní vozidlo ho zcela opustilo. Tato kontrola se provádí proto, že kdyby tam vlak zůstal z nějakých důvodů stát, je zde nebezpečí, že by se mohl začít vracet opačným směrem. Proto po stanovené anulační době je uvedena na přejezdu opět výstraha, protože anulační úsek slouží také jako přibližovací úsek při jízdě vlaku obráceným směrem.

Vlak na druhé koleji

Pokud je vlak ve vzdalovacím úseku, nesvítl na přejezdu pozitivní signalizace (blikající bílé světlo). Na dvoukolejných tratích, kde je přejezd opatřen závorami, je nutné skutečně počkat, až po zvednutí závorových břežen přestanou blikat i červená světla. Může totiž dojít k situaci, že po druhé koleji přijíždí vlak, který se již nachází v přibližovacím obvodu a probíhá pro něj předzváněcí doba. Když tedy vjedete na přejezd, může vzápětí dojít ke sklopení závora, poněvadž druhý vlak se již blíží k přejezdu. Druhý vlak ale nevidíte, poněvadž ho většinou zakrývá projedávající vlak. Důležitou roli zde hrají také dokonalé rozhledové poměry pro silniční vozidla.

Pravidla chování na železničních přejezdech

- Pamatujte si, že vlaky mají vždy přednost před silniční dopravou a chodci.
- Na většině zabezpečených železničních přejezdů jsou výstražníky s výstražnými světly a některé jsou doplněny celými nebo polovičními závorami.
- Na polních přejezdech a na přejezdech s nízkou hustotou silniční a železniční dopravy jsou pouze výstražné kříže.
- Na výstražníku přejezdového zabezpečovacího zařízení v ČR a SR je výstraha dávana dvěma střídavě přerušovanými červenými světly a zvukovým znamením. Pokud je přejezd opatřen také závorami, tak po jejich sklopení je zvukový signál vypnut.
- Na výstražníku přejezdového zabezpečovacího zařízení v ČR a SR je pod červenými světly umístěno uprostřed bílé světlo, které přerušovaným svícením oznamuje, že se k přejezdu neblíží vlak nebo jiné drážní kolejové vozidlo. Pokud toto světlo přerušované nesvítl a je zhaslé, znamená to, že je třeba se chovat jako na nechráněném železničním přejezdu. Na některých přejezdech z bezpečnostního hlediska není bílé světlo aktivováno.
- Ve vzdálenosti 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km.h-1. Svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, smí 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění jet rychlostí nejvýše 50 km.h-1. Jízdu však musí přizpůsobit stavu vozovky na přejezdu.
- Při přejíždění železničního přejezdu nesmí řidič zbytečně prodlužovat dobu jeho přejíždění.
- Přizpůsobte před přejezdem rychlost vozidla tak, abyste zastavili nebo projížděli nižší stanovenou rychlostí.
- Buďte v noci velmi ostražití, protože posuzování rychlosti a vzdálenosti vlaku může být velmi obtížné.
- Když se blížíte k železničnímu přejezdu, tak ověřte stav brzd, mírným brzděním a sledujte i provoz za sebou.
- Chcete-li slyšet zvuky vlaků a jejich varovné píšťalky lépe, stáhněte okno a vypněte zvukové zařízení a ventilátory. Také zajistěte, aby cestující mlčeli a pomáhali při sledování situace na přejezdu.
- Dodržujte pokyny dopravního značení, které je umístěno vedle vozovky před úrovnovými přejezdy a na vozovce.



- Pozor na řady vozidel před přejezdem. Na přejezd vjíždějte v okamžiku, kdy máte před sebou dostatek místa. Zejména na dvojkolejných a více kolejových tratích, aby nedošlo při jízdě druhého vlaku k uzavření vašeho vozidla na přejezdu.
- Dávejte pozor na železničních přejezdech, na kterých by mohlo dojít k tomu, že vaše vozidlo, by například uvízlo spodkem vozidla na vyvýšených přejezdech. Takovým přejezdům se raději vyhněte!
- Při čekání na úrovnovém přejezdu můžete použít nouzovou brzdou a blikáče směrovek pro výstrahu přijíždějícím vozidlům.
- Vozidla s nebezpečným zbožím by měla zastavit na všech úrovnových přejezdech a zjistit, že trať je volná.
- Dávejte pozor na rozhledové poměry u přejezdů. Na některých přejezdech nejsou ideální, a to zejména v létě, když vegetace je vzrostlá.
- Na bočních oknech automobilů nejsou stěrače, které by mohli zajistit v případě deště dokonalý výhled, a tak pozornost ať soustředí i váš spolujezdec.
- Dávejte pozor při ostrém slunci, kdy hrozí oslnění a snížení viditelnosti červených světél na výstražníku. Zpomalte a ujistěte se, že můžete bezpečně přejet trať.
- Při přejíždění přejezdového pole nezařazujte nikdy rychlost na jiný stupeň.
- Pokud dojde k tomu, že zůstanete uzavřeni mezi závorami na přejezdu, tak ať spolujezdec rychle nadzvedne břežna závory a vy projedete, pokud slyšíte již přijíždět vlak, tak autem najedte na břežna a prorazte ho. Za tímto účelem mají lehkou konstrukci. Na některých novějších břežnech je již nápis „Uvážněš-li, proraz mě!“
- Pokud silničnímu vozidlu na přejezdu vypne motor, a po jeho nastartování začnou na přejezdu střídavě přerušovaně svítit červená světla a zazní výstražný zvukový signál, je bezpečnější pokračovat vpřed než vzad.
- Dojde-li k zastavení vozidla na železničním přejezdu, musí jeho řidič odstranit vozidlo mimo železniční trať, a nemůže-li tak učinit, musí neprodleně učinit vše, aby řidiči kolejových vozidel byli před nebezpečím včas varováni.
- Pokud nekmitá bílé světlo na výstražníku, přejíždějte nebo přecházejte koleje, až zjistíte, že se žádné vlaky a jiná drážní vozidla k přejezdu nepřibližují.
- Pokud vidíte blížící se vlak, tak zastavte před přejezdem a nikdy nepřejíždějte trať, poněvadž úsudek o své rychlosti a vzdálenosti a rychlosti vlaku může být mylný.
- Každé přejezdové zabezpečovací zařízení je na výstražníku opatřeno číslem přejezdu. Toto číslo slouží pro rychlou orientaci provozovatele dráhy, policie a záchranářských složek v případě nehody. Označení se skládá z velkého písmena P (přejezd) a následuje unikátní pořadové číslo.

Josef Schrötter, snímek Fotoarchív ČD

„Úzká“ mašinka se vrátila na Osoblažku



Lokomotiva 705.914 byla po opravě u společnosti CZ LOKO přepravena na úzkorozchodnou dráhu Třemešná ve Slezsku – Osoblaha, na které bude dodávatel pokračovat ve zprovoznění. Proběhne oživení stroje, vyzkoušení všech komponentů, během března byla plánovaná tzv. technicko-bezpečnostní zkouška a následovat bude zkušební provoz modernizované lokomotivy.

České dráhy investovaly do obnovy několik milionů korun. Při modernizaci došlo ke kompletní opravě všech součástí lokomotivy včetně úprav hlavního rámu

a oprav zkorodovaných částí skříně. Technici dosadili úplně nový spalovací motor, trakční alternátor, chlazení hnacího agregátu nebo řídicí systém včetně pultů strojvedoucích. Podvozky včetně elektromotorů prošly kompletní obnovou.

Po dokončení všech nezbytných kroků a schválení vozidla budou mít České dráhy na Osoblažce k dispozici dvě soupravy sestávající z úzkorozchodné lokomotivy a úzkorozchodného vozu.

Text a foto Peš

Výluka na havlíčkobrodské trati

Od pátku 1. března 2024 začal platit dlouhodobý výlukový jízdní řád na trati 250 Praha – Havlíčkův Brod – Brno. Až do 30. září 2024 nahradí České dráhy všechny vlaky v úseku mezi Křižanovem a Vlkovem u Tišnova náhradními autobusy. Během výluky budou rychlíky linky R9 (Praha – Havlíčkův Brod – Brno) nahrazeny autobusy, které budou zajištěny po dvou linkách. V úseku Brno – Tišnov a opačně mohou cestující využít pravidelné vlaky linky S3 (Křižanov – Tišnov – Brno hl. n. – Hustopeče u Brna), které ale budou během výluky nahrazené v úseku Křižanov – Vlkov u Tišnova a zpět také náhradní autobusovou dopravou.

V souvislosti s výlukou pojedou vybrané ranní osobní vlaky v úsecích Žďár nad Sázavou – Křižanov a Velké Meziříčí zast. – Křižanov a zpět dříve než podle pravidelného jízdního řádu.

Správa železnic vybrala jako zhotovitele stavby mezi Příbyslaví a Pohledem společnost Chládek & Tintěra, která podala nabídku ve výši 2 770 989 541 korun. Rekonstrukce osm kilometrů dlouhého úseku umožní zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h. Celkovou přestavbou projdou obě stanice a také zastávky mezi nimi. Stavební práce začnou do poloviny dubna, potrvají do konce roku 2026.

(čd, sž)

Krátce

Reorganizace JHMD povolena

Krajský soud v Českých Budějovicích povolil reorganizaci firmy Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD). Společnost je v úpadku a její věřitelé reorganizaci schválili. Věřitel Jan Kysela musí do 120 dní předložit reorganizační plán. Reorganizační návrh počítá s tím, že by dráhu koupily obce. Část vozů by koupila firma Swietelsky Rail CZ.

*

Příprava prvního PPP projektu na železnici pokročila

S výběrem koncesionáře pro výstavbu nového železničního spojení z Prahy na Letiště Václava Havla formou PPP pomohou společnosti Deloitte; Česká spořitelna; advokátní kancelář Císař, Češka, Smutný; AFRY a jimi nominovaní odborníci na ekonomicko-finanční, právní a technické poradenství z Česka i ze zahraničí.

*

ČD jsou oficiálním dopravcem MS v ledním hokeji 2024

Národní dopravce zajistí během letošního světového šampionátu v hokeji v České republice přepravu hokejových týmů, rozhodčích, organizátorů i fanoušků mezi místy konání zápasů v Praze a v Ostravě. „České dráhy jsou hrdý partner českých sportovců a fanoušků. Od 10. května vypravíme 7 párů mimořádných spojů SC Pendolino. Navíc jsme letos spolupráci prohloubili a jako oficiální dopravce zajistíme transfery hokejistů mezi hotely, stadiony a vlakovými nádražími v Praze a v Ostravě prostřednictvím naší dceřiné společnosti ČD Bus,“ řekl generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

*

České dráhy posílí internet ve vlacích

Na lepší činnost palubní Wi-Fi sítě se mohou těšit cestující v dálkové dopravě a ve vybraných spojičkách Pražské integrované dopravy. České dráhy uzavřely s dceřinou společností ČD - Telematika smlouvu na výměnu nejstarších routerů za novou, výkonnější technologii. Ta bude provedena na 146 osobních vozech a ve všech jednotkách Railjet.

*

Policie ČR využívá výhodnější jízdné ve vlacích ČD

V rámci společného projektu Českých drah a Policie ČR mají policisté už rok možnost výhodněji cestovat vlaky národního dopravce. Cenově výhodnější In Karty si za tu dobu pořídilo více než 1 100 příslušníků policejního sboru. Přítomnost policistů na palubách vlaků také pomáhá vlakovému personálu při řešení případných incidentů.

*

Pocitová mapa VRT Praha získala přes dva tisíce podnětů

Správa železnic vyhodnotila tzv. pocitovou mapu – on-line portál, kterým se široká veřejnost zapojila do prvotních příprav projektu Vysokorychlostní trati Praha. Do mapy zaneslo 668 uživatelů celkem 2 055 podnětů. Většina z nich směřuje na podporu hodnotných míst, zhruba třetina pak upozorňuje na problémy v území. S podněty už nyní pracují urbanisté, kteří je vkládají do urbanistické koncepce území, kudy nová trať prochází.

(zdroje – ČN, VD, SŽ)

Zaniklé tratě: Litoměřickému tunelu je 150 let, dnes ho využívají motorkáři

Nový život pro starý tunel

Seriál webu iDNES.cz Zaniklé tratě nás zavádí na historický úsek Rakouské severozápadní dráhy, který začal fungovat před 150 lety. Vedl skrz Litoměřice tunelem přímo pod centrem města. Kvůli zdvoukolejné a elektrifikaci byla trať po 84 letech provozu opuštěna.

Společnost Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB) odjakživa profitovala na rivalitě mezi Severní dráhou císaře Ferdinanda a Rakouskou společností státní dráhy. A když se dva perou, třetí se směje. Severozápadní dráha se tak dostala ke koncesím na zajímavé železniční tratě. Jednou z nich byla i Pravobřežka, úsek podél Labe z Nymburka přes Mělník do Děčína a Prostředního Žlebu.

severozápadní dráha odřízne přístup Litoměřic k řece. Projektanti proto museli naplánovat tunel, který vedl jen několik metrů pod zastavěným územím.

Postavit 300 metrů dlouhý tunel se podařilo, u obou portálů je hloubený, uprostřed vylámaný ve skále. Jako všechny ostatní stavby ÖNWB byl i litoměřický tunel připravený pro dvě koleje, nakonec v něm byla položena jen jedna.



V roce 1958 naposled

Už ve třicátých letech se Pravobřežka začala zdvoukolejňovat, ale jediný úsek mezi stanicemi Litoměřice dolní nádraží a Velké Žernoseky zůstal jednokolejný. Možná proto, že průjezdný profil tunelu byl na dvou místech zúžen železobetonovou výztuhou.

Po druhé světové válce, v době masivní elektrifikace trati, padlo definitivní rozhodnutí opustit v Litoměřicích starou trať a postavit přeložku. V prosinci 1958 projely vlaky litoměřickým tunelem naposledy. O osm let později byla zrušena osobní doprava i ve stanici Litoměřice dolní nádraží.

Zachráněné památky

Tunel byl po zrušení tratě využíván jako skladiště, město dokonce uvažovalo, že jej přebuduje na parkovací dům. Před pár lety si ho vzali pod svoje křídla motorkáři a vybudovali v něm místo pro svoje setkávání. Tunel je vyčištěný, omítnutý, má nové osvětlení, jsou v něm mobilní toalety, a dokonce i bar. Od jara do podzimu se v podzemí



Východní (mělnický) portál litoměřického tunelu.

konají motorkářské srazy, ale i nejrůznější hudební akce.

Druhou zachráněnou a vzkříšenou památkou je budova zastávky Litoměřice město. Po opuštění staré tratě se z ní staly kanceláře, na přelomu tisíciletí začala chátrat. Neorenesanční stavbu s prvky začínající secese si vyhlédli manželé Plíhalovi, celou ji zrekonstruovali a udělali v ní poetickou železniční kavárnu. Na části kolejové pláně je dokonce modelové kolejiště s litoměřickými pamětihodnostmi.

Krauska před nádražím

Nesmíme zapomenout na parní mašinku, která před zastávkou stojí. Má totiž také souvislost se zaniklými tratěmi. Lokomotiva Krauss München 3625 byla vyrobená pro cukrovar v Dolním Cetně na trati Skalsko–Chotětov. Ani cukrovar, ani trať už dnes neexistují, zabývali se jimi ve dvanáctém dílu Zaniklých tratí.

Kromě tunelu a zastávky vám

v reportáži ukážeme i stanici Litoměřice dolní nádraží. Nádražní budova nedávno přišla o svoje nádherné hrázděné přístavby a vypadá, jako by byla na konci svojí cesty. Podíváme se i na opačnou stranu staré tratě, zašli jsme k místu, kde se od ní odpojuje novodobá přeložka.

Všechno se bourat nemusí

Původní stopa Rakouské severozápadní dráhy v Litoměřicích, či spíše největší stavební památky na ní, jasně dokazují, že se ne všechno staré musí nutně bourat. Když totiž chcete, dokážete vdechnout nový život i 150 let starému tunelu nebo zastávce.

Jakub Vrána, iDNES.cz

Na článku spolupracoval dopisovatel ZS a strojevůdce v. v. z Ústí nad Labem Josef Oliva

Jen jedna kolej

Trať se začala stavět v roce 1872, hotova měla být o dva roky později. V Litoměřicích měly koleje vést přímo na břehu Labe, jenže za obět' by ji tehdy musela padnout místní část Rybáře. A nejenom to, měšťané se báli, že

Deset let po zahájení provozu si Litoměřičtí vyvdorovali stavbu zastávky blíž k městu, stanice Litoměřice dolní nádraží totiž stála víc než kilometr za hradbami. Vznikla tak zastávka Litoměřice město, jedna z nejvýstavnějších zastávek v síti ÖNWB.



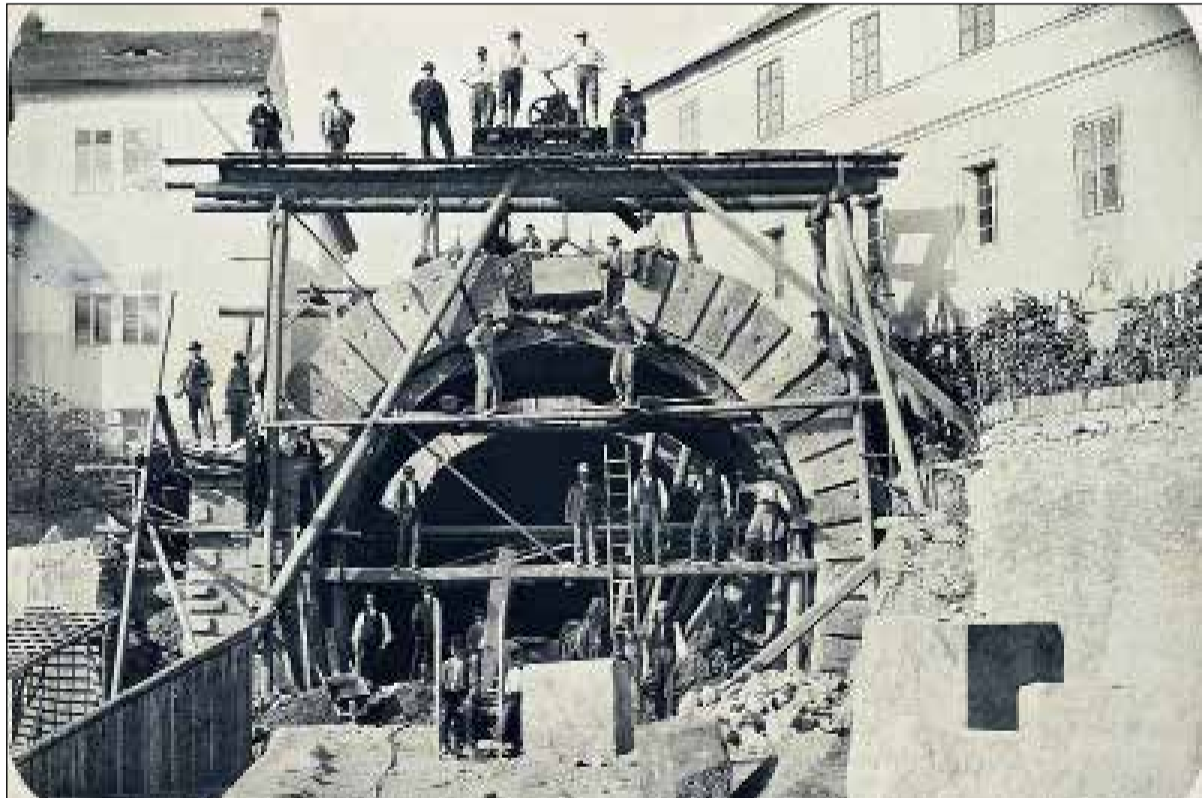
Původní stopa dráhy vedla vlevo podél obytných domů a dozadu až ke stanici Litoměřice dolní nádraží. Zastávka vpravo dole nahradila tuto stanici i starou zastávku Litoměřice město.



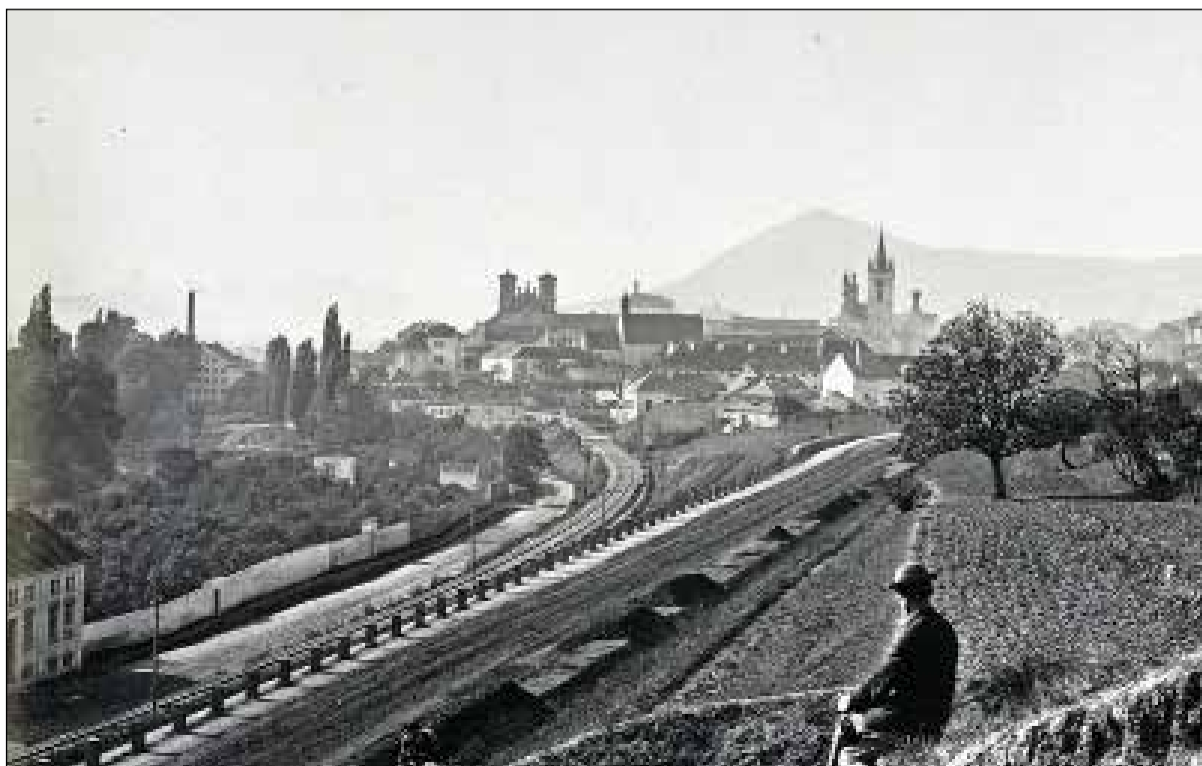
Stanice Litoměřice dolní nádraží na počátku 20. století.



Snímek osobního vlaku v zastávce Litoměřice město.



Stavba východního (mělnického) portálu litoměřického tunelu.



Původní stopa Rakouské severozápadní dráhy mezi stanicí Litoměřice dolní nádraží a tunelem

Sezóna v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka začne 27. dubna Parní víkend nebo Setkání drezín a Hektorů

Také v letošním roce čeká na návštěvníky největšího železničního muzea v Česku s provozními vozidly bohatý program. Vedle speciálních tematických víkendů jsou připraveny jízdy historických vozidel do různých míst v okolí Lužné u Rakovníka a množství jedinečných exponátů od skutečných vozidel po železniční modely a ukázky různé drážní techniky od lokomotiv přes osobní a nákladní vozy po zabezpečovací techniku nebo průmyslové dráhy. Letos se muzeum poprvé otevře v sobotu 27. dubna.

Bohatý program

ČD Nostalgie připravila také bohatý program jízdy historických vozidel po celém Česku.

„Pro návštěvníky muzea jsme letos připravili několik novinek. Zmínit bych například mnohem větší a zajímavější okruh pro průmyslovou malodráhu

v našem areálu, která se těší velké oblibě u rodin s dětmi. Pro letošní rok jsme připravili také několik tematických víkendů, které jsou velmi oblíbené. O víkendu 11. a 12. května to bude Parní víkend, 17. května v rámci Muzejní noci bude možné muzeum navštívit i ve večerních hodinách a zažít výjimečnou podvečerní atmosféru v depu, o víkendu 20. a 21. července chystáme Setkání drezín, na 17. a 18. srpna máme připravený Model víkend, kde se budou prezentovat nejen železniční modeláři, a 5. a 6. října zveřejníme všechny příznivce motorových lokomotiv na Setkání Hektorů. Své brány muzeum uzavře 27. října. Jako novinku připravujeme na 7. prosince jízdy Mikulášského vlaku v okolí muzea,“ představuje nejzajímavější akce muzejní sezóny Marek Plochý, ředitel Centra historických vozidel Českých drah.

Nostalgické jízdy

Kromě toho jsou na řadu víkendů připraveny různé nostalgické jízdy z muzea Českých drah, např. 22. června vyrazí zvláštní vlak do Bochova, 6. července pojedou parní vlak údolím Berounky do Nižboru a 7. července vyrazí parní vlak na trať do Kolečovic. Tyto jízdy se budou opakovat také 3. a 4. srpna. Ve dnech 9. a 23. července a potom také 6. a 20. srpna jsou připraveny jízdy historického motoráčku do Kralovic. Každou prázdninovou středu, tedy po celý



červenec a srpen, jsou připraveny také zvláštní nostalgické vlaky do deponiáře Národního technického muzea v Chomutově. V jeden den je tak možné shlédnout dvě nejzajímavější železniční expozice v naší zemi a ještě si užít jízdu historickým motoráčkem.

Nostalgie v regionech

České dráhy připravily se svými partnery letos také řadu nostalgických jízdy v různých koutech Čech a Moravy. Tradiční jsou jízdy historických motoráčků na lokálce Břeclav – Lednice. Jejich provoz bude probíhat o víkendech a svátcích od začátku května až do konce září. Připravené jsou

také jízdy pražského Čtyřkoláku v Praze a okolí. Chystají se tradiční výlety Párou na Dobříš (4. května a 12. října) a Párou Posázavím (31. března, 5. května a 13. října). V provozu bude také Rožnovský parní expres a chystají se i další jízdy při příležitosti různých regionálních akcí a událostí. Vrcholem sezóny bude zcela jistě Národní den železnic v České Třebové v termínu 21. a 22. září.

Průběžně aktualizovaná a doplňovaná je nabídka nostalgických jízdy na www.cdnostalgie.cz. Na této webové stránce jsou i podrobnosti k návštěvě železničního muzea v Lužné u Rakovníka.

Text a foto (PeŠ)



Malující železničáři

Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů FISAIC sdružuje evropské železničáře. Také naši železničáři jsou členem sdružení. Je zde skupina výtvarníků, spisovatelů, filatelistů, fotografů, železničních modelářů, kreativních prací, radioamatérů a také hudební skupina. Organizačně je FISAIC zastřešen Odborovým sdružením železničářů (OSŽ).

Ve dnech 4. až 7. března se konala v Galerii 9 v historické budově vysočanské radnice Prahy 9 výstava pod názvem „Malující železničáři“. V pondělí proběhla vernisáž výstavy, na které vyhrávala také kapela FISAIC „Jede to“ a účast byla hojná. Své práce vystavovalo celkem deset malířů. V úterý odborná porota vybrala celkem 25 obrazů, které postoupily na 34. evropskou výstavu FISAIC, která se bude letos konat v Chorvatsku v městě Otočac od 19. do 24. září 2024. Své práce vystavoval také náš dopisovatel Josef Schrötter se svými pěti obrazy. Odborná porota vybrala tři jeho díla na výstavu v Chorvatsku. Do Chorvatska byla vybrána také delegace pěti našich malířů, kteří se výstavy zúčastní.

(Jos)



Josef Schrötter - U prvního ranního vlaku, Acryl



Josef Schrötter - Lásky, Acryl



Josef Schrötter - Zastavení vlaku, Acryl

Společenská rubrika

Svou dlouholetou kariéru završil odchodem do důchodu kolega, kamarád a sportovec - strojvedoucí ČD Cargo **Jan Pavlík**, člen ZO FS Havlíčkův Brod. Honzo, užij si zaslouženou penzi ve zdraví co nejdéle!
To ti přeji kluci z Brodu.



Dne 12. února oslavil své 70. narozeniny pan **Lubomír Zima** a 12. března své 80. narozeniny pan **František Šolc**. Hodně štěstí a pevně zdraví přeje výbor ZO FS Nymburk a kolegové.

V měsíci březnu oslavil své 50. narozeniny pan **Radovan Kubeša** a v dubnu rovněž rovných padesát p **Jan Šťastný**, oba strojvedoucí ČD ze ZO Válašské Meziříčí. Výbor a ostatní členové přeji hodně zdraví a osobní pohody do dalších let. Gratulujeme!

Dne 6. března oslavil kulaté padesáté narozeniny pan **Antonín Kohl**, strojvedoucí SLČ Meziměstí. Vše nejlepší, hodně zdraví a spokojenosti do dalších let mu přeji kolegové ze ZO FS Meziměstí.

Kulaté 60. narozeniny oslavili dne 26. března kolegové **Ludvík Jindra** a **Václav Patka**. Svá 55. jubilea pak oslavili kolegové **Petr Groll** (26. března) a **Josef Fulín** (6. dubna). Výbor ZO FS Liberec, všichni členové a Seniorklub jim přeji hodně zdraví, štěstí a osobní spokojenosti!

Dne 4. dubna oslaví narozeniny (65) pan **Jiří Lanc**. Gratulují kolegové ze ZO FS Louny.

Dne 4. dubna oslaví narozeniny (75) pan **Miloš Panáček**. Gratulují kolegové ze ZO FS Děčín.

Dne 5. dubna oslaví narozeniny (75) pan **Stanislav Žitník**.

Vše nejlepší přeji kolegové ze ZO FS Louny.

Dne 8. dubna oslaví narozeniny (60) pan **Stanislav Kobsa**. Hodně zdraví přeji kolegové ze ZO FS Louny.

Dne 12. dubna oslaví náš „best fira“ **Milan „Turista“ Turický** šedesátku. Vše nej a pohodu do dalších let přeji kolegové z šumperské základní organizace.

Dne 12. dubna oslaví narozeniny (75) pan **Petr Flieger**. Vše nejlepší přeji kolegové ze ZO FS Děčín.

Dne 12. dubna oslaví své osmdesátiny kolega **Lumír Volný** a dne 17. dubna krásné pětadesátiny kolega



Josef Havlát. Do dalších let jim přeji vše nejlepší, hlavně hodně zdraví, štěstí a spokojenosti, kolegové ze ZO FS Letohrad.

Dne 18. dubna oslaví narozeniny (80) pan **František Vašek**. Hodně zdraví přeji kolegové ze ZO FS Děčín.

Dne 24. dubna oslaví 70. narozeniny pan **Jiří Fořt**. Gratulujeme! Kolegové ze ZO Čerčany.

V měsíci dubnu oslaví své pětadesátiny dva naši kolegové ze ZO FS Chomutov. Prvním je člen naší organizace pan **Pavel Petržilka**, který je oslaví 27. dubna a druhým je strojvedoucí ČD pan **Lubomír Vrbenský**, který je oslaví 28. dubna. Oběma jmenovaným srdečně gratulujeme a do dalších let jim přeji všichni kolegové a kamarádi z chomutovské ZO hodně zdraví, štěstí a spokojenosti v osobním i pracovním životě.

Dne 28. dubna oslaví narozeniny (75) pan **Petr Hnízdil**. Hodně zdraví přeji kolegové ze ZO FS Děčín.

Dne 29. dubna oslaví narozeniny (75) pan **Milan Žitník**. Vše nejlepší přeji kolegové ze ZO FS Louny.

Opustili nás

Dne 22. ledna nás opustil náš člen, důchodce **Petr Videman**. Věnujte mu, prosím, vzpomínku.

ZO FS Nymburk.

Ve středu 20. března nás opustil náš dědeček **Adolf Szasz**, který byl dlouholetým strojvedoucím parní lokomotivy Mikádo a poté motorových lokomotiv pod depem v Brně. Byl jedním ze zakládajících členů Federace strojvedoucích v Brně. **Adolf Szasz** nejmladší.



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvedoucích České republiky, IČ 44265484, www.fscr.cz Registrováno MK ČR E 5761 (MČ 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: zajmystrojvudce@fscr.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adresu 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

