

● Reakce na CRP z pražské základní organizace FS ... str. 2 ● Získá český železniční průmysl smlouvu na italské vlaky? ... str. 2 ● Obrazem z CRP FSČR v Praze ... str. 2 ● Albatros opět na kolejích ... str. 3 ● Když jeden nedělá totéž ... str. 3 ● Spor v kauze Falcon ukončen ... str. 3 ● Rozšíření přímých vlakových spojů mezi Českem a Evropou ... str. 3 ● Láďa Pouzar- sedmdesát! - ... str. 4

číslo 7

15. dubna 2024
ročník 77



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Projev prezidenta Jaroslava Vondrovce na CRP FSČR

Vážené kolegyně, vážení kolegové, vážení hosté,

zdravím vás a srdečně vítám na jednání Celostátní rady předsedů Federace strojvůdců České republiky, letos po delší odmlce opět v hotelu Ariston.

Jako každý rok se dnes scházíme, abychom vyhodnotili období od loňské celostátní rady a projednali potřebné záležitosti týkající se činnosti naší organizace jak v krátkodobém, tak i v dlouhodobém výhledu.

Jak jsem již vzpomínal ve své novoroční zprávě, nebyl rok 2023 po ekonomické, ani po společenské stránce tím, který se zapíše příliš pozitivně do našich myslí. Přetrvávající vysoká míra inflace a tím i cen základních potravin, zboží a energií, v kombinaci s ne zcela správným směrem cílenou sňahou vlády nepřiznivou ekonomickou situaci eliminovat, vedla k projevům nespokojenosti velké části občanské společnosti. Ta se projevila i na poli odborářském. Nesouhlas s kroky vlády, jež se bez snahy o konstruktivní diskusi se sociálními partnery snažila prosadit Konsolidační balíček, vyústila až v demonstrace, a dokonce i stávkou školských odborů zaštitěnou svazy

Českomoravské konfederace odborových svazů a Asociace samostatných odborů. Ty tento protest pojaly velmi široce tak, aby se s ním mohlo ztotožnit co nejvíce společenských skupin občanů a aby tím dosáhly masivní podpory pořádaných akcí. I Federace strojvůdců si v Konsolidačním balíčku našla body, s nimiž nemůžeme souhlasit, především v oblasti daňových změn, jakož i s podobou důchodové reformy. Nespokojenost a nesouhlas jsme projeвили otevřeným dopisem všech odborových organizací na železnici předsedovi vlády. Odpověď byla velmi plytká. Očekávali jsme tedy, že další akce v tomto formátu budou pokračovat v době, kdy bude možné výsledky hlasování v poslanecké sněmovně a senátu ještě ověřit. Bohužel ostatní odborové organizace na aktivity v rámci železničních odborů rezignovaly a připojily se k akcím ČMKOS a ASO pořádané v době, jak se říká „s křížkem po funuse“, kdy už byl příslušný zákon podepsán i prezidentem republiky! Proto se prezidium Federace strojvůdců usneslo, že jako odborová organizace tyto protestní akce nepodpoříme a účast na nich ponecháme plně na občanském postoji



a přesvědčení každého člena. Toto naše stanovisko vyvolalo rozporuplné a někdy až emotivní reakce jak mezi naší členskou základnou, tak i veřejností. Přesto jsem přesvědčen, že cesta dlouhodobě definovaná stanovami Federace strojvůdců České republiky a založená na hájení profesních zájmů našich členů bez závislosti na všech politických stranách a hnutích, je cestou správnou.

(pokračování na straně 2)

Vyjede úzkokolejka v červnu? Místo vlaků zatím busy

Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) by 1. června opět mohly zahájit provoz. Vlaky by se tak na železnici vrátily poprvé od října 2022, kdy firma kvůli úpadku dočasně přestala vozit místní i turisty.



„Termín 1. červen není definitivní, ale je reálný. Jedná se o datum, kdy bychom skutečně mohli za ideálních podmínek provoz obnovit,“ řekl Michal Žižlavský, jenž je advokátním zástupcem Jana Kysely, který pracuje na reorganizaci Jindřichohradeckých místních drah.

Věřitelé zadlužené firmy JHMD schválili na lednovém zasedání u insolvenčního soudu v Českých Budějovicích reorganizaci společnosti. JHMD dluží přibližně 350 milionů korun. Kysela, který je jedním z věřitelů, slíbil, že reorganizaci dokončí do 120 dnů, což znamená do konce května.

Ambiciózní termín

„Termín, který jsme si stanovili pro zahájení provozu, byl od začátku velmi ambiciózní. Nicméně bez takových cílů není výsledku. Zároveň bych chtěl

zdůraznit, že se pohybujeme v železničním prostředí a že vždy budeme sledovat splnění všech vyhlášek, předpisů a dalších bezpečnostních požadavků. Až budeme mít v této oblasti vše splněno, vyjedeme,“ uvedl člen představenstva Jindřichohradeckých místních drah Jan Pišala.

Chťejí dlouhodobý provoz

Reorganizační návrh podle Žižlavského počítá s tím, že by dráhu i vozy koupily obce. JHMD vlastní úzkokolejky z Jindřichova Hradce do Obrataně na Pelhřimovsku a do Nové Bystřice na Jindřichohradecku. Provoz na novobystřické trati začal 1. listopadu 1897. „Neusilujeme pouze o letní jízdy, které jsou samozřejmě pro turisty nejlákavější. Ale naším cílem je dlouhodobé obnovení turistického provozu,“ řekl Žižlavský. (čn) foto archiv

Poděkování

ZOFSČR v Bohumíně chce poděkovat všem, kdo přispěli na konto finanční sbírky pro pozůstalé po tragicky zesnulém kolegovi Daliboru Žákoví. Vybraná částka činí 1 025 410,71 Kč a bude předána Daliborově mamince. Ještě jednou děkujeme všem kolegům strojvedoucím a všem lidem, kteří na konto přispěli. ZO FSCSR Bohumín

Sešla se Celostátní rada předsedů základních organizací Federace strojvůdců České republiky. Jednání se vrátilo do Aristonu

Celostátní rada předsedů základních organizací FSČR se po několika letech opět vrátila do hotelu Ariston v Praze na Žižkově. Konala se ve středu 27. března.

Zahájení CRP se ujal viceprezident FSČR Jaroslav Vincour, který přivítal všechny přítomné delegáty, včetně hostů, kteří se rokování přijeli účastnit. Mezi hosty byl také přítomen bývalý prezident FSČR pan Jindřich Hlas. Následně bylo všemi členy odhlasováno, že tyto hosté se mohou CRP za dodržení Stanov FSČR účastnit. Dále byl odhlasován program jednání CRP a složení mandátové, návrhové komise a složení komise ověřovatelů zápisu z dnešního jednání.

„Viník byl nalezen“

První, kdo vystoupil před přítomnými byl prezident FSČR Jaroslav Vondrovec se svým obsáhlým projevem, ve kterém zhodnotil uplynulý rok a zmínil v něm by chtěl pokračovat v tomto roce a letech následujících. Mimo jiné zmínil změnu týkající se důchodové reformy, vyhlášky o zdravotní a odborné způsobilosti osob provozujících dráhu a návrhy novel Zákoníku práce. Poukázal také na to, že přes veškerou snahu se některé úkoly nepodařilo prosadit a veškerá kritika se tudíž hřnila na hlavy lidí z prezidia. Není to tak dávno, kdy byl obrovský problém s osobním ohodnocením, které ještě nebylo FSČR podepsáno, ale viník už byl nalezen. Mnozí předsedové to potvrdili, že za veškeré problémy v jednotlivých organizacích může právě místní předseda, nebo opět všichni členové prezidia.

Změna v sociálním programu

Druhá část jednání se týkala rozpočtu na rok 2024, zprávy o hospodaření za rok 2023 a zprávu ÚRK, kterou přednesl člen ÚRK Stanislav Feldigel.

V části změna dokumentů dochází s účinností od letošního 1. dubna ke změně č. 11 Zásad sociálního programu FSČR Stephenson, kde došlo k úpravě bodu 2.1-Dočasná pracovní neschopnost. Plnění se poskytuje, trvá-li DPN déle, než 15 dní a to jednorázově 1000 Kč a za 16. a každý další den se navyšuje na 50 Kč/den. Počínaje vyplácením 91 dne se toto plnění navyšuje na 80 Kč/den až do doby ukončení DPN.

Náhrada drobné škody

Další významnou změnou dokumentů FSČR je 4. změna Zásad fondu náhrady škody HVP schválené dne 6. března P-FSČR, kterou přednesl David Votroubek. Do těchto zásad byl doplněn nový bod 6.3 - což je náhrada drobné škody způsobené při výkonu práce na služebním mobilním telefonu, nebo tabletu. Tato drobná škoda, která by tímto vznikla zaměstnavateli a došlo na její plnění by bylo velmi nevhodné plnit z pojistky zajišťované pojistkovnou HVP, čímž by následně došlo ke krácení spoluúčasti o 5 %. Nové plnění se pohybuje do maximální výše 3000 Kč po dobu 3 let a účinnost této výpomoci je platná od letošního 1. ledna.

Dalších návrhů týkajících se fondu Stephenson bylo mnoho. Předsedové měli hodně připomínek, některé z nich byly po hlasování rovnou zamítnuty a některými se budou členové prezidia zabývat do příštích rad.

Další informace

Informace týkající se Tiskového centra o činnosti v roce 2023 prezentoval odpovědný redaktor Martin Ježek a zprávy o kontrolní činnosti BOZP přednesl Jaroslav Vincour. Zprávy týkající se právní ochrany členů FSČR za rok 2023 přednesli smluvní advokáti FSČR Gustav Valenz a Štěpán Řiháček.

V diskuzi se řešily další návrhy a připomínky a zpětně i ty, o kterých se diskutovalo. V této části taky opět došlo na poslední dobou ožehavé téma a tím



je osobní ohodnocení, které přítomným vysvětlil Pepa Bock.

Veřejné díky

Před závěrečným přednesením návrhu Usnesení a jeho schválení se přihlásil o slovo předseda ZO Bohumín Jiří Streit. Přítomné členy informoval, že zřídili otevřený účet pro pozůstalé po tragicky zemřelém kolegovi strojvedoucím Daliboru Žákoví (ačkoliv se nejednalo o člena FSČR) při mimořádné události u Dolní Lutyně. Všem veřejně poděkoval, kteří na účet přispěli jakoukoliv částkou, která v daný den převyšovala už 1 milion Kč. Tato částka bude předána v měsíci dubnu pozůstalé rodině. Zároveň velké poděkování

patří právě Jirkovi Streitovi, který se v této akci osobně angažoval a vše potřebné zařídil.

CRP FSČR konané 27. března se podle zprávy mandátové komise účastnilo celkem 55 delegátů s platným mandátním lístkem. Z Plzeňské oblasti to bylo 13 delegátů, z Olomoucké 20 a z Pražské oblasti to bylo 22 delegátů. Tímto se jednání CRP ZO FSČR konalo v souladu s platnými dokumenty FSČR, bylo plně usnášeni schopné a veškerá rozhodnutí jsou platná.

Martin Urbánek,
předseda ZO Veselí nad Moravou

Foto Martin Ježek

Projev prezidenta Jaroslava Vondrovce na CRP FSČR

(dokončení ze strany 1)

Před projevem nespokojenosti na náměstích dáváme přednost jednáním na úrovni příslušných institucí. Díky tomu se nám mimo jiné podařilo dostat do přijatelné podoby i novou vyhlášku 260/2023 Sb., o stanovení podmínek zdravotní způsobilosti osob k provozování dráhy a drážní dopravy, kdy původně stanovené podmínky pro vykonávání mimořádných prohlídek a psychologického vyšetření mohly být především pro starší kolegy fatální. O tom jsme již dříve informovali na stránkách Zájmy strojevodce.

Ne vždy však jde vše podle plánů... Tady bych se rád zastavil u problematiky důchodové reformy. Samozřejmě i v řadách nás strojevodců rezonují myšlenky na posazení nároku na odchod do předčasného důchodu za zvýhodněných podmínek. Možnost, která se po prohlášení ministra práce a sociálních věcí a s ohledem na rozložení sil v poslancecké sněmovně rýsuje pro zaměstnance zařazené do důchodové skupiny „4“, tedy horníky, hutníky a podobné profese, je pro profese strojevodců zařazenou do skupiny „2a“ nereálná, stejně tak jako pro většinu těch zařazených do důchodové skupiny „3“. Bohužel vzala zaslavě i námi vytvářená cesta, aby do předčasného důchodu mohli bez restrikcí odejít alespoň kolegové, kteří po dlouhých letech odpracovaných v této náročné profesi ztratili zdravotní způsobilost. Přes proklamovanou podporu v této záležitosti od ministra práce a sociálních věcí Mariána Jurečky a ministra dopravy Martina Kupky, jsme dostali z Ministerstva práce a sociálních věcí zamítavou odpověď. Budeme se tedy snažit prosadit tuto myšlenku prostřednictvím dialogu s Ministerstvem zdravotnictví, které má případně další profese hodné pozornosti posoudit podle kritéria rizikových faktorů jednotlivých prací ve smyslu zákona o ochraně veřejného zdraví.

Na problémy legislativního charakteru narážíme i v jiných oblastech naší činnosti. Jedná se například o blokování procesu kolektivního vyjednávání, ať už ze strany účelově založených odborových organizací, nebo přímo managementy některých firem, kde zastupujeme své členy. Smutnou pravdou je, že naše návrhy na změnu příslušných zákonů opět narazí na nezájem,

ba přímo nechtít příslušných institucí se jimi zabývat.

Jako další příklad legislativních nedodělků může sloužit i definování doby zákonného denního a týdenního odpočinku zaměstnanců v dopravě, jenž vychází z evropských norem a naše legislativa jej zatím ještě nedokázala plně vstřebat. Díky tomu je tu pak prostor pro tzv. „lidovou tvořivost“ na úrovni jednotlivých dopravců. Jejich výtvoři pak značně zhoršují pracovní podmínky mobilního personálu, především strojevodců. Ti pak svoji frustraci nesměřují na svého zaměstnavatele, nýbrž na volené zástupce svých odborových organizací, kteří s tím mají primárně pramálo společného.

Základním příkladem mohou být též aktuální problémy s výplatou pohyblivé složky mezd v Českých drahách. Naše téměř dvouletá práce na přebudování systému odměňování zaměstnanců, což profese strojevodců mělo přinést vedle navýšení a sjednocení tarifní mzdy i zajištění valorizace jednotlivých příplatků v rámci nově vytvořeného systému osobního ohodnocení, přišla málem vniče díky manažerské a administrativně nezvládnutému přechodu na nový systém. A znovu se nevole a výtky za chaotické chyby ve výplatě jednotlivých složek položek nesly na hlavu členů prezidia. Osobnostní urážky místy až vulgárního charakteru, zvláště pak ty veřejně šířené, nebudou napříště tolerovány a napadené osoby se budou bránit třeba i soudní cestou.

Na loňské celostátní radě předsedů jsem vás také požádal o zajištění masivní podpory v podzimních volbách do dozorčích rad Českých drah a ČD Cargo. Opět jsme však zůstali, jak se říká, „pod bednou“. Důvod nebyl jediný... Snažili jsme se u obou uvedených společností opět prosadit změnu volebních řádů, a to alespoň v dimenzích možnosti volby mobilních zaměstnanců elektronickou cestou, již jsme úspěšně využili při minulých volbách do prezidia FSČR – bohužel marně. A tak jsme opět narazili na neochotu řady kolegů dostavit se k volbám. V některých provozních jednotkách byl nezájem o podporu našich kandidátů téměř tragický. Především proto bych chtěl ještě jednou poděkovat všem předsedům a výborům základních organizací, kteří osvětu mezi svými členy nepodcenili

a zajistili tak dobrou účast ve volbách.

Federace strojevodců vystupovala v loňském roce aktivně i na mezinárodní bázi. V rámci Evropské odborové organizace strojevodců ALE, již jsme součástí, je aktuálně nosným tématem revize Směrnice 2007/59/ES o vydávání osvědčení strojevodcům obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství. Stejně tak, jako se snaží vedení ALE a ETF najít jednotu při prosazování změn „Směrnice“, proběhlo jednání na toto téma mezi Federací strojevodců a Odborovým sdružením železničářů. Výsledkem je shoda na těchto základních premisách - nesouhlas se zavedením angličtiny jako jednotného komunikačního jazyka na železnici Evropské unie, jakož i se snížením požadované jazykové úrovně strojevodců z B1 na A2 a dále pak podpora interoperability a přeshraniční dopravy při zajištění harmonizace národních technologií a předpisů.

Mezinárodní spolupráci na úrovni regionální pak rozvíjíme s odborovými organizacemi zastupujícími strojevodce v okolních státech bez ohledu na příslušnost k ALE či ETF.

Co se týká práce zaměstnanců a smluvních spolupracovníků, je jimi zajišťovaný servis jak pro členy prezidia, tak i základní organizace kvalitní a stabilní. Noví členové tohoto „týmu“ - smluvní advokát Štěpán Řiháček a překladatel-tlumočnick Antonín Brulík prokázali během loňského roku svoji vysokou erudici a tím potvrdili, že jejich výběr byl správnou volbou.

Vážené kolegyně, vážení kolegové, za několik okamžiků budete posuzovat a schvalovat rozpočet na letošní rok. S ohledem na významné změny v oblasti sociálních fondů všech zaměstnavatelů jsme byli nuceni provést zásah do některých položek, u nichž jsme byli po dlouhá léta zvyklí na jejich stabilní hodnoty. Věřte, že všechny úpravy byly vedeny především snahou udržet vyrovnaný rozpočet při zajištění bezproblémového chodu naší organizace.

Závěrem chci poděkovat za vaši pozornost a popřát nám všem konstruktivní, nekonfliktní a plodný průběh dnešního jednání.

Jaroslav Vondrovec,
prezident Federace strojevodců ČR

Reakce na CRP z pražské ZO

Rád bych Prezidiu FS a zaměstnancům FS poděkoval za uspořádání a organizační zajištění CRP. Nejsm však již spokojen s tím, jak často byla zmiňována ZO Praha nízká účast na členských schůzích.

Souhlasím, že účasti patří k těm celorepublikově nejnižším. Rád bych ale osvětlil jeden z důvodů, proč tomu tak je: Zatímco organizace jako např. Krnov, Nymburk, Hradec mají naprosto drtivou většinu svých členů v krátké dojezdové vzdálenosti od sídla ZO, naopak v ZO Praha organizujeme naprosto většinu našich členů v bydlíštích zcela mimo hlavní město, jako např. Lanškroun, Plzeň, Jablonec, Tábor či Mohelnice. Tento člen si jistě nenajde čas - naprosto pochopitelně - vážit cestu napříč republikou kvůli čtyřhodinové

schůzi. Troufám si také tvrdit, že (přesně z tohoto důvodu) má ZO Praha jeden z nejpropracovanějších systémů vzdálené komunikace se členy v porovnání s ostatními ZO.

Rád bych také podotkl, že ZO Praha se vždy proaktivně zapojuje do akcí vyhlášených PFS, včetně informování členů či sběr údajů a názoru směrem od členské základny. Dle informací od členů PFS toto u některých jiných ZO rozhodně není standardem.

Z těchto důvodů jsem přesvědčen, že výtky k účastem na schůzích v ZO Praha od PFS jsou přinejmenším nevhodné.

S přáním hezkého dne se těší na budoucí spolupráci a za výbor zdraví

Antonín Sehnal
předseda pražské ZO FSČR

Obrazem z CRP FSČR v Praze



Foto Martin Ježek

Získá český železniční průmysl smlouvu na italské vlaky? Obchod za 800 milionů eur

Italská železnice chce investovat do nákupu nejméně 150 bezemisních vlakových souprav, které nahradí stávající letité elektrické a dieselové jednotky zejména v jižní části země. Počítá se přitom s obnovou vozového parku regionálních a příměstských vlaků s cílem snížit průměrné stáří prostřednictvím nákupu nových souprav na elektrický a vodíkový pohon.

„Do roku 2026 má jít o 53 vlaků, které nahradí stejný počet stávajících vozidel, a zároveň o 100 nově navržených souprav vyvinutých z recyklovatelných materiálů a pokrytých fotovoltaičnými panely. Investice bude realizována s podporou veřejných financí a částka ve výši 800 milionů eur na pořízení nových vlakových souprav bude směřovat především do regionů jižní Itálie,“ říká Marie Vopálenská, generální ředitelka Asociace podniků železničního průmyslu ČR (ACRI).

Právě možná účast českých výrobců železniční techniky na této zakázce bylo jedním z témat mise Asociace podniků železničního průmyslu ČR do Milána, Říma a Bari, která se uskutečnila ve dnech 18. - 21. března 2024 v rámci Projektů ekonomické diplomacie Ministerstva zahraničních věcí ČR. Cesty se zúčastnili zástupci členských firem ACRI - ŠKODA GROUP, CZ LOKO, AMIT, DAKO-CZ a MSV ELEKTRONIKA.

Itálie je klíčovým trhem

Možnost účasti českých podniků na dodávkách nových regionálních vlaků navazuje na další obchodní aktivity, které naše firmy na apeninském poloostrově dlouhodobě úspěšně rozvíjejí.

Například Škoda Group se aktuálně v Itálii podílí na zakázkách za více než 250 mil. EUR. Jedná se například o dodávky nových tramvají pro severoitalské město Bergamo, které budou vybaveny špičkovým antikolizním systémem, dále o dodávky vozů pro noční vlaky (ve spolupráci s italským výrobcem kolejových vozidel společností Titagarh Fierma) nebo o zakázku na 112 trolejbusů pro italský Janov, kterou Škoda Group realizuje společně s výrobcem Solaris a trolejbusy vybaví moderní elektrickou výzbrojí a trakčními bateriemi.

Vedle Škoda Group působí v sektoru italské drážní dopravy i další české firmy. Například společnost AMIT, výrobce řídicích systémů a elektroniky, se daří v posledních letech razantně navyšovat prodeje své elektroniky a systémů na italském trhu. Také pro výrobce brzdových systémů společnost DAKO-CZ má italský trh velký potenciál. Švýcarské společnosti Stadler dodává brzdové komponenty do čtyřvozových souprav FLIRT pro italský region Valle d'Aosta a také spolupracuje na projektu s názvem Ferrovie Appulo Lucane (FAL) na dodávku DMU a BMU jednotek. Zároveň DAKO-CZ podepsalo v minulém roce na veletrhu Expo Ferrovaria

smlouvu s italskými železničními opravami Cosmef WM na dodávku náhradních dílů pro servisní úkony u významných italských zákazníků.

Setkání s italskými dopravci

Právě reference ohledně probíhajících zakázek, stejně jako další produkty špičkové kvality pro zajištění moderní udržitelné mobility představily potenciálním italským partnerům během mise do Milána, Říma a jižní Itálie podniky českého železničního průmyslu sdružené v ACRI.

V regionu Milána se jednalo například o jednání s dopravcem FNM Group, který je druhým největším dopravcem na železnici v Itálii. Denně přepraví 750 tis. cestujících a vypraví více jak 2000 vlaků. Navíc v 90. let má tento dopravce zkušenosti s provozováním lokomotiv z provenience Škoda Group.

S národním železničním dopravcem Trenitalia se uskutečnilo setkání v Římě. Na půdě Velvyslancetví ČR se zástupci českého železničního průmyslu setkali s ředitelkou odboru akvizic společnosti Trenitalia, Danielou Chiappini.

V Bari, hlavním městě jižního regionu Apulie, se následně uskutečnila návštěva na Polytechnické univerzitě a setkání s dopravními experty Polytechniky. Zástupci Polytechniky představili projekt Mobilità Sostenibile (MOST), který zajišťuje spolupráci 24 univerzit, CNR (Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile) a 24 velkých společností při zavádění moderních řešení pro dopravu (letecká mobilita, udržitelná silniční vozidla, vodní doprava, železniční doprava, lehká vozidla).

Vládní návštěva

Po jednání na Polytechnice následovalo přijetí na Svazu italského průmyslu Confindustria. Jednání vedl viceprezident Confindustria Bari Francesco Divella. Po prezentaci Confindustria Bari proběhla prezentace českých firem a jednání s dalšími potenciálními italskými obchodními partnery.

V závěru mise do Bari proběhla návštěva sídla regionální vlády Apulie a jednání s radní pro dopravu Annou Maurodinoia. Delegace ACRI opět představila české podniky a projevila eminentní zájem českého železničního průmyslu o dodávky v rámci chystané modernizace regionálních vlakových souprav v celkové hodnotě 800 mil. eur.

(Ac)

O obnovu legendy se postará Steam Story Agency Albatros opět na kolejích



Legendární modrá rychlíková lokomotiva Československých státních drah z roku 1947 se vrátí do provozu. České dráhy využily nabídku společnosti Steam Story Agency, že zajistí opravu lokomotivy a vdechne jí znovu život. Za to získá soukromá firma lokomotivu Albatros na 30 let do nájmu.

Steam Story Agency se v rámci nájmu lokomotivy 498.022 zavazuje uskutečnit do 5 let její kompletní opravu a uvedení do provozuschopného stavu. Tato investice se odhaduje ve výši desítek milionů korun. Pokud nedojde k dokončení opravy a zprovoznění lokomotivy do konce roku 2028, mohou České dráhy tuto smlouvu vypovědět.

Po obnově lokomotivy získá investor možnost stroj provozovat za přiměřený nájem odpovídající vysoké investici do jeho opravy. Celková doba nájmu včetně času na opravu je sjednána na 30 let. V rámci nájmu a provozu se počítá

s využitím Albatrosu i na akcích Českých drah, jako jsou například Dny železnice, a to pouze za náklady spojené s jejím provozem.

České dráhy budou mít i v době pronájmu o lokomotivě potřebný přehled. Investor může zajistit opravu pouze u vlastníkem schválených dodavatelů a České dráhy si zajistí odborný dozor během opravy i následného provozu. Také deponie lokomotivy po opravě je plánována v prostorech Českých drah. Vlastník tak zajistil ve smlouvě vše potřebné pro ochranu této památky, správný postup opravy i zajištění bezpečného provozu.

Lokomotiva 498.022 pak bude největší z provozních muzejních parních strojů v majetku Českých drah. Vyrobená byla v roce 1947 v plzeňské Škodovce. Jen samotná lokomotiva bez tendru má 15,5 metru na délku a hmotnost kolem 100 tun. Hmotnost na nápravu je 18 tun, výkon téměř 1 900 kW a maximální rychlost je 120 km/h. Hnací kola mají průměr 1 830 mm. Kvůli těmto obřím rozměrům bude náročná nejen vlastní oprava, ale také následující provoz a údržba. Do jejího tendru se při přípravě na jízdu vejde 32 kubiků vody a zhruba 12 tun uhlí.

Název podle barvy kotle

Přezdívku Albatros dostaly lokomotivy díky modrému laku kotle. Tahaly důležité expresy a rychlíky z Prahy do Brna a Bratislavy, z Prahy do Přerova a Bohumína, z Brna do Bohumína nebo z Bratislavy do Žiliny. Stály v čele legendárních vlaků, jako byl Balt-Orient-Expres nebo Pannonia. V pozdějších letech tahaly i Západní expres. Během své krátké 30 let trvající služby dopravovaly také osobní vlaky. Z provozu byly vyřazeny v roce 1976. Lokomotiva 498.022 byla zachována pro muzejní účely a do prosince 2011 byla provozuschopná. Od té doby stojí jako neprovozní exponát v depu.

ČD se starají o mnoho historických vozidel. Každoročně tak musí vynaložit desítky milionů korun na opravy a revize, přitom nejde jen o hnací vozidla, ale také o vozy, bez kterých nelze nostalgické jízdy organizovat. Značné náklady si vyžadují také samotné nostalgické jízdy. ČD nyní opravují např. rychlíkovou tendrovku 464.008 přezdívanou Bulík a malou lokálkovou tendrovku 313.432 Matyldu. Velkou opravou prochází motorový vůz M 262.0 přezdívaný Kredenc, větší opravy se uskutečnily na motorových lokomotivách 749.250 a 721.091. Vývazovací opravou prošlo i několik osobních vozů. Ani to však není kompletní výčet aktivit Centra historických vozidel Českých drah při záchraně a zprovoznění národního technického dědictví České republiky.

(var), foto wiki, fotoarchív ČD



Když jeden nedělá totéž

Při psaní úvahy o železničním mostu pod Vyšehradem by mne, ani v tom nejbujnějším snu nenapadlo čeho jsou památkáři - jako instituce - schopni. Následující týdny, s odstupem času, přinesly informace o tom, jak se stává k jiným památkově chráněným objektům.

V pátek 2. února informovala ČT v regionálních zprávách z liberecké redakce o likvidaci historické lázeňské kolonády v Lázních Libverda, z důvodu havarijního stavu dřevěné konstrukce. Dřevěná stavba byla napadena dřevokaznými houbami a hmyzem. Základy a opěrné zdi poškodily povodně.

Citace: „I po dohodě s Národním památkovým ústavem bylo rozhodnuto, že dojde k celkové demontáži a výstavbě nové kompletní repliky podle dobových řemeslných postupů.“ popsal výkonný ředitel Lázní Libverda Zdeněk Kopal.

„Je to krajní řešení, ke kterému přistupujeme nebo ho schvalujeme neradi, ale opravdu na základě několika průzkumů bylo zjištěno, že ten stav je havarijní.“ vysvětlil památkář Národního památkového ústavu Liberec Petr Freiwillig.

Z webu obce Lázně Libverda: Areál lázeňské kolonády v Lázních Libverda patří k památkám chráněným státem. Kolonádu tvoří Kristiánův pramen s pavilony zřídél, gloriety hudebního pavilonu. Dvoukřídlá kolonáda, která uzavírá téměř dvě strany prostranství kolem zřídél, byla postavena v polovině 19. století.

Ve čtvrtek 4. dubna začala v Praze demolice části památkově chráněného Libeňského mostu architekta Pavla Janáka, který je v havarijním stavu,

ale z hlediska stavebního jej, vzhledem k současným „evropským“ stavebním předpisům, lze opravit jen tak, že se zbourá a po demolicí bude postavena vzhledově stejná replika.

Takže silniční most se „opraví“ zbouráním, protože nelze jinak, stavbu z litého betonu bez ocelové výztuže nelze opravit, proto se udělá replika, ale v případě železničního replika jaksi „nejde“.

Na místě je otázka na úrovni „selského rozumu“. Proč památkáři - jako instituce - brojí proti zbourání památkově chráněné ocelové konstrukce v havarijním stavu a její náhradou replikou (stejněho vzhledu), leč nemají námitek proti likvidaci / náhradě památkově chráněné dřevěné konstrukce v havarijním stavu nebo v téměř stavu se nacházejícího silničního mostu s tramvajovými kolejemi, jejichž provoz musel být na části mostu zastaven?

Je problém v materiálu, ocel versus dřevo / beton bez ocelové výztuže nebo v konkrétních fyzických osobách ztělesňujících v obou případech „památkářskou instituci“. V Praze dokonce jedni a tiž památkáři mají rozdílný názor na dva mosty ve stejném technickém stavu.

Proč se v případě kolonády nepoužívají výrazy typu „zanedbaná údržba“, případně proč se napadené části „jen nevyměnily“?

Jakou historickou památkovou hodnotu bude mít replika postavená z „čerstvě poraženého dřeva“ či nově namíchaného betonu doplněného armaturou nebo se památková ochrana zruší?

Miroslav Zikmund

Spor v kauze Falcon ukončen

Společnosti RegioJet a České dráhy oznámily 3. dubna dosažení dohody o ukončení všech sporů souvisejících s kauzou Falcon, které zahrnovaly i soudní spor o náhradu újmy ve výši 716 977 278 Kč s příslušenstvím. Tento spor byl iniciován společností RegioJet pro tvrzené porušení pravidel řádné hospodářské soutěže ze strany ČD v době od 26. 09. 2011 do 30. 04. 2014 při provozování osobní železniční dopravy na lince Praha – Ostrava. Dohoda přichází po šesti letech provedených Evropskou komisí

a Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže, která byla zastavena, jelikož nebylo zjištěno porušení pravidel hospodářské soutěže společností ČD. Obě společnosti vyjádřily naději, že ukončení sporů přispěje k narovnání vzájemných vztahů a podpoří další rozvoj udržitelné veřejné dopravy v České republice, a to na základě zdravé konkurence v oblasti cen a kvality služeb. Společnosti se dohodly, že další informace k této kauze nebudou poskytovat.

(var)

Loučení s Tornády na střední Moravě



České dráhy převzaly v minulých dnech od společnosti Škoda Group už dvacátou třívozovou jednotku RegioPanter řady 640.2, která zamířila do Olomouckého kraje, kde bude obsluhovat linky Šumperk – Uničov – Olomouc – Přerov – Vyškov na Moravě, Kouty nad Desnou – Zábřeh na Moravě – Olomouc – Prostějov – Nezamyslice a Olomouc – Přerov – Hranice na Moravě – Vsetín. RegioPantery II. generace nahradí také starší pantografy řady 460. V této souvislosti se připravuje oficiální ukončení provozu Tornád. To případně na víkend 19. – 21. dubna 2024, kdy České dráhy plánují oficiální rozloučení s legendárními elektrickými jednotkami řady 460 a 560 v Olomouci. Fanoušci železnice se mohou těšit na jízdy i fototerminy různých typů „pantografů“. Podrobnosti k akci budou včas zveřejněny.

(var), foto wiki

Rozšíření přímých vlakových spojů mezi Českem a Evropou Do Amsterdamu, Bruselu i Čopu

V úterý 26. března v 10.56 hodin dorazil poprvé do Prahy přímý noční vlakový spoj European Sleeper (v ČR jsou dopravcem České dráhy) z Bruselu a Amsterdamu. Ceny jízdenek začínají v jednom směru na 39 eurech, zpáteční jízdenky pak dopravce nabízí za ceny od 69 eur. Nové vlakové spojení je dalším dílkem do mozaiky výhodných přímých spojení, která nabízí železniční dopravci z a do České republiky.

„Byl to týden bezprecedentního rozšíření přímých mezinárodních vlakových spojů z a do Česka. Nově se cestující dostanou bez přestupu z Prahy a dalších měst v ČR do Amsterdamu a Bruselu ve směru na západ a také na Ukrajinu v opačném východním směru. Právě nové přímé vlakové spojení až do ukrajinského Čopu nabídne od středy 27. března dopravce RegioJet. Bude to přímé komerční vlakové spojení mezi Ukrajinou a EU,“ uvádí Petr Moravec, výkonný ředitel SVOD Bohemia (Svazu osobních železničních dopravců).

Londýn vlakem na jeden přestup

Nové spoje do Bruselu, Amsterdamu a Čopu jsou přitom noční vlaky, které v posledních několika letech zažívají renesanci. Cestující nastoupí na cestu v podvečer a během noci pohodlně cestují vlakem. Ráno či dopoledne pak dorazí odpočatí do cílové stanice tak, aby stihli případná jednání, volnočasový program nebo připoje do dalších destinací. Na řadě relací se tak vlaky stávají zajímavou a ekologickou alternativou k letecké dopravě.

Díky novému spojení do Bruselu

může jít například o přestup na vlakový spoj Eurostar do Londýna, kdy cestující večer v 18.04 vyjede z Prahy a s jedním přestupem v Bruselu dorazí následující den v 13.57 rychlovlakem Eurostar jedoucím tunelem pod kanálem La Manche do Londýna.

Nejvýhodnější ceny

Spolu s otevíráním nových mezinárodních spojení nastává právě teď doba, kdy jsou v předprodeji jízdenky na vlakové spoje na léto za nejlepší ceny. Všichni dopravci pracují s tzv. dynamickým jízdným a mají cenově výhodné nabídky pro včasné nákupy jízdenek. To platí zejména při online nákupu na stránkách jednotlivých dopravců.

Například dopravci RegioJet a Leo Express mají u většiny svých spojů už

v předprodeji jízdenky v rámci ČR i do zahraničí na celou letní sezónu. České dráhy prodávají jízdenky přibližně na tři měsíce dopředu, to znamená aktuálně na spoje v druhé polovině června. Během následujících dní pak přijdou postupně do prodeje jízdenky na spoje na začátek července, červencové svátky a další prázdninové dny. Podobně je to u zahraničních dopravců.

Přes internet

„Právě nyní je doba, kdy se dají pořídit zejména mezinárodní jízdenky za nejvýhodnější ceny. A to jak na přímé spoje, tak i s přestupem. Při nákupu jízdenek se pak rozhodně vyplatí nákup přes internet, který je často výhodnější a nabízí cestujícím další benefity. Například možnost rezervace zdarma, získ

dotatečných věrnostních bodů a další výhody,“ připomíná Petr Moravec. Internetový nákup současně umožňuje podívat se také na stránky zahraničních dopravců, jako jsou například německé či rakouské dráhy, a zjistit, jakou cenovou nabídku mají na vybrané spoje oni.

„Při nákupu s cílem dosáhnout nejvýhodnější cenu obecně platí, že čím dříve v předprodeji nakupují, tím výhodnější je cena. Zákazníci by při plánování měli také přemýšlet nad tím, zda mohou cestovat mimo přepravní špičku. V těchto spojích bývá více míst za výhodnější ceny. Určitě se proto spíše vyplatí cestovat v úterý nebo středu odpoledne, než v pondělí brzo ráno nebo v neděli večer, kdy vlaky praskají ve švech,“ uzavírá Petr Moravec.

(pem)

Láďa - sedmdesát!



Čas neúprosně letí, a tak na konci března dohnala číslice 70 i kolegu pana Vladislava Pouzara, jak s oblibou říkám, našeho hlavního sportáka. Zároveň to letos v září bude třicet let, co byl zvolen jako člen do prezidia FSČR. Aktivně zde působil do března 2017 a i po odchodu nadále s prezidiem spolupracuje.

Jeho celoživotní láskou je fotbal, ať už v roli hráče, rozhodčího, trenéra nebo sportovního funkcionáře. Není tedy divu, že založil fotbalovou tradici i ve Federaci strojvůdců. Pod jeho vedením již hrálo několik generací hráčů.

Na jejich výběr má ten správný čuch či oko, jak chcete, zkrátka dokáže odhadnout jejich kvality. S každým jedná na rovinu, odměnou mu je pak respekt všech členů týmu.

Fotbalový tým pod hlavičkou FSČR se zúčastňuje firemních turnajů i přátelských utkání, jak v Česku, tak v Evropě. O jeho výkonech vypovídá sbírka pohárů v kanceláři prezidenta FSČR. Posledním skvělým výkonem na mezinárodním poli bylo 1. místo na Old Boys European Tournament 2023 v Bělehradě a v letošním roce už hoši

stihli vyhrát firemní halový Golden Tour České Budějovice.

Je tedy stále co slavit, jak vítězství, tak v tomto případě Láďovy narozeniny. Oslava se uskutečnila začátkem dubna v pražském rockovém klubu U Habásků na Žižkově, kromě hmotných darů přidal i jeho syn se svou kapelou hudební dárek, který potěšil všechny přítomné.

Takže Láďo, ještě jednou vše nej, hlavně hodně zdraví, pohodu, sportu zdar a fotbalu zvláště!

Text a foto Jarmila Šírková

Jubileum břeclavského šotouše



Fotit jsem vlastně nikdy nechtěl je název vernisáže, ale i upřímné doznání zřejmě nejznámějšího břeclavského šotouše Milana Vojteka, kterou pro něj pomohlo v prostorách synagogy zrealizovat a 21. března slavnostně zahájit Městské muzeum Břeclav a to u příležitosti blížícího se Milanova životního jubilea, výročí profesního i setrvání

u jednoho zaměstnavatele a také významné změny stavu rodinného!

Tak do dalších roků mimo zdraví pevnou ruku, bystré oko, rychlý postřeh a spoustu dobrých fotek nejen od kolejí přejí kamarádi a strojvedoucí z Břeclavi.

Text a foto Jan Mikeš

České dráhy spouští novou kampaň

Ve čtvrtek 4. dubna vstoupil do online prostoru nový reklamní spot Českých drah. Hlavním cílem kampaně je tentokrát ukázat komfort a služby, které moderní vlaky nabízejí. V hlavní roli se představuje opět Ivan Trojan. A protože velkým tématem je dnes umělá inteligence, představuje se tentokrát známý herec v roli chytrého robota, který má na všechno odpověď.

Stříbrný oblek, světlé kůže, mozek a nechybí ani anténka, to je Ivan Trojan v roli chytrého robota v nejnovější kampani ČD. A co ho vlastně přivádí do vlaku? Humanoid s označením IQ 3000 se jako výsledek úsilí pražského start-upu jede představit do Ostravy a žádat o investici. Nejlepší volbou pro pohodlný přesun na sever Moravy je samozřejmě vlak. „Rostoucí investice do modernizace vlakových souprav přináší našim cestujícím více komfortu. Cílíme tedy nejen na běžné cestující, ale i na byznysové klienty, kteří vyžadují vyšší úroveň služeb. A nápad s AI start-upem to ve zkratce skvěle vystihl,“ uvedl Jakub Otava, ředitel odboru komunikace Českých drah.

Natáčení reklamního spotu přineslo i řadu technických výzev. Třeba jen na výrobě mozku robota pracovali tři odborníci na speciální efekty více než týden. Výsledkem je elektro-mechanická přilba, kde se hýbe téměř každá součástka, včetně napřimovací antény. A samotným líčením a nasazováním mozku strávil Ivan Trojan v maskérně skoro čtyři hodiny. Závěr reklamy, kterou režíroval Ondřej Trojan, pak patří robotovi „Palačinka – lívanec, kapučíno na konec“. Spoty jsou nasazeny ode dnešního dne v online médiích a na sociálních sítích. Kampaň doplňují vizuály s prezentací konkrétních benefitů jízdy vlakem na venkovních plochách, v printu a v online prostředí. (var)

Vlakem na EURO

Mistrovství Evropy ve fotbale 2024 se nezadržitelně blíží a mnozí fanoušci začínají plánovat, jak se dopraví na zápasy konané v celkem deseti německých městech. Pohodlnou a zároveň ekologickou variantu přepravy nabízejí mezinárodní vlaky Českých drah, provozované v kooperaci s německým dopravcem Deutsche Bahn. Spoje Berliner jezdí přes den ve dvouhodinových intervalech a během mistrovství Evropy bude posílena jejich přepravní kapacita. V době šampionátu bude jezdit navíc posilový noční vlak na trase Praha – Berlín – Praha.

jsou snadno dostupná vlakem. Vzhledem k tomu, že o cesty během šampionátu je už v tuto chvíli poměrně velký zájem, doporučujeme zajistit si jízdenky s místenkami s dostatečným předstihem. Jízdní doklady Českých drah je možné pořídit ve tříměsíčním předprodeji, část kapacity už ale může být zarezervována přes prodejní kanály Deutsche Bahn (DB). V době konání šampionátu zavádějí německé dráhy

DB u mezinárodních vlaků povinnou rezervaci při příjezdu do země, což je další argument pro včasné zajištění své cesty. Při nákupu jízdenek v elektronických systémech Českých drah je možné získat rezervaci na mezinárodní vlaky zdarma.

Zápasy českého národního týmu jsou plánované v Lipsku v úterý 18. června a v Hamburku v sobotu 22. června a ve středu 26. června (var)

Spoje ČD připraveny na sezónu

České dráhy přepravují jízdní kola prakticky ve všech svých téměř 9 000 pravidelných spoích, které v jízdním řádu 2024 vypravují. Do vybraných turistických a cyklistických oblíbených míst ve spolupráci s kraji provozují v turistické sezóně i speciální turistické a cyklistické vlaky. Kromě toho mají výletníci k dispozici desítky půjčoven jízdních kol sítě ČD Bike. V některých z nich jsou v nabídce populární elektrokola nebo koloběžky.

Nejrozšířenější přeprava kol a koloběžek je formou spoluzavazadla, které nakládá a vykládá přímo cestující. Přeprava je zajištěna v označených prostorech upravených pro umístění kol a větších koloběžek. Spoje s kapacitou dvou až tří kol nejsou nijak speciálně označené, vlaky s více místy pro jízdní kola pak mají některé z piktogramů s kolem podle toho, zda je ve vlaku přeprava bez rezervace, s možnou anebo s povinnou rezervací. Ta je obvykle u dálkových vlaků.

Ve více než 500 spoích je možné kola přepravovat v úschovně během

přepravy ve zvláštním voze. Kola jsou ve speciálním uzavřeném oddíle a při jejich nakládce a vykládce asistuje vlakový doprovod. Tyto vlaky jsou označeny symboly \wedge nebo \pm a \circ .

Cena za přepravu jízdního kola nebo koloběžky je stanovena podle vzdálenosti. Do 150 km se platí 40 Kč a od 151 km je to 60 Kč. Využit lze také celodenní doklad pro opakované cesty vlakem během dne a v rámci některých nabídek a integrovaných dopravních systémů platí další tarifní možnosti.

(var)

Očima Jiřího Adolfa



Os 24756 reklamní Pardubického kraje na zastávce Anenská Studánka 12. srpna 2022



Os 13667 Najbri s budovou dopravní ve Starém Městě pod Sněžníkem 7. srpna 2022



ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců 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: zajmystrojvudce@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

